令和2年6月20日発行（毎月1回20日発行） 昭和45年5月11日第3種郵便物認可 第51巻第9号

THANK YOU! 50TH ANNIVERSARY Cycle Sports 1970

［サイクルスポーツ］

8
AUGUST 2020

プロであり続けること

Cycle Sports

The Monthly Magazine for Real Cyclists



NIPPO DELKO One Provence

別府史之

FUMIYUKI BEPPU

ベテラン2人の本領

Bahrain - McLaren

新城幸也

YUKIYA ARASHIRO



超軽量ディスクロード、テイクオフ！
Trek Émonda SLR
トレック エモンダ SLR

ナショナルチームメカが教える！
ライド前5分点検と洗車のしかた

いつものライドにスパイスを！
はじめようアウトドア自転車メシ



重量も価格も軽量化 最新規格のフックレスリム採用

　軽くて走りのバランスもいいホイールは？と、思いを巡らせば、候補の一つに挙げたくなるのがジップ・303である。早くからエアロダイナミクスに注目し、自社開発のリムやハブ、フリーボディと組み合わせて、個性的な製品群を構築するジップにあって、軽さとエアロダイナミクスがバランスされたオールラウンドに使えるモデルである。

　新作の303ファイアクレストチューブレスディスクは、前作から大幅に設計を変更した。リムは内幅が25mmまで拡大され、これに伴ってタイヤは28mm幅が対応する最小の幅となる。ロードバイクのタイヤ幅のスタンダードは、ここ数年で23mm→25mmへと変わった。そこにジップは「28mmこそ最適」というホイールを2018年モデルから提唱してきており、その最適化がさらに進化したな、というのがこのホイールのスペックを見た感想だ。

　さらに驚くべきは指定空気圧だ。ライダーの体重が65kgの場合、フロントは3.7bar、リヤは3.9barという低さだ。タイヤが太くなった分、空気圧を低くすることで転がり抵抗が減少するという。石畳での走行シミュレーションで同じ速度で走行するために必要なパワーを計測したところ、空気圧が6.2barで192W、4.1barにすると167W、さらに2.8barまで下げると150Wで走行できることが確認された（28mmチューブレスタイヤ／体重85kg）。また、舗装路でのテストでは時速45kmで走行時に、前モデルよりも10W以上少ないパワーで走行できることが実証されたという。

　そして外からは見えないが、このリムはフックレスである。これまではタイヤのビードを引っかけるフックがリム内側にあったが、それをなくすことにより軽量化を達成。タイヤの断面形状とリムとの一体感が高まることにより、リムハイトが45mm→40mmと低くなっているにもかかわらず空力性能も向上。走行抵抗低減する。

　さまざまな改良により、重量については前作303ファイアクレストクリンチャーチューブレスディスクが1645gだったのに対して、新作は1355gと290g軽量化されている。それでいて価格は、同モデル比較で６万7400円安い。これは、ディスクロード時代の名作ホイールとなり得る可能性を秘めている。

ジップを代表するモデル 303ファイアクレストが フルモデルチェンジ！

SPEC.

ジップ・303ファイアクレスト チューブレス ディスク
価格：11万4100円（フロント・税抜）、
12万円（リヤ・税抜）
ホイールサイズ：700C
リム素材：カーボン
タイヤシステム：チューブレスレディ
ブレーキ：ディスクブレーキ（センターロック）
重量：1355g（前後セット）
リム高：40mm
リム内幅：25mm
スポーク：サピム・CXスプリント
スポーク本数：24本
㈫インターマックス　☎055-287-9880



ZIPPのロゴも刷新された。写真はジップのタイヤが組み合わせられているが、チューブレスレディタイヤであれば各社の製品と互換性がある



ディスクローターの固定方法はセンターロック。フリーボディはスラム12速に対応する写真のXDRボディとシマノボディモデルがある。別売パーツでカンパニョーロにも対応する

text●編集部　photo●吉田悠太

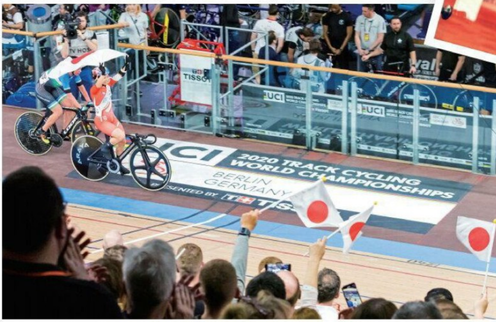
Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

東京五輪、ロード以外の日本代表内定選手が決定

6月初旬、日本自転車競技連盟より
トラック、MTB、BMXフリースタイル、BMXレースの4競技における
東京オリンピック代表内定選手の発表がされた。





本来であれば今年の７月から行われるはずであった東京オリンピック。新型コロナウイルスの影響により１年の延期は決まったものの、国別の出場枠がロードとトラックは確定している。BMXとMTBは2021シーズンを加味した配分となるが、残りの期間でこれ以上の枠獲得は見込めない。そんな中、日本自転車競技連盟はロードを除く４競技の日本代表内定選手をオンラインにて発表した。

各競技で選ばれた選手たちやコーチが、現在の心境などと共に東京オリンピックに向けての意気込みなどを語った。

１年前に代表内定選手を発表したことで、選手個人の具体的な強化やモチベーション維持にもつながる。数か月ではできなかったことを１年かけてじっくり取り組むことができるのはメリットではある。しかし、それはどの国も考えること。前例のない〝５年目〟の強化プランをどう練るか。選手たちは、頂点を望むモチベーションをどれだけ保てるかが勝負の分かれ目を生むことになるだろう。

トラック

| 短距離種目 |

男子ケイリン・スプリント



新田祐大

男子ケイリン・スプリント



脇本雄太

女子ケイリン・スプリント



小林優香

| 中距離種目 |

男子オムニアム



橋本英也

女子オムニアム・マディソン



梶原悠未

女子マディソン



中村妃智

MTB

男子



山本幸平

女子



今井美穂

BMX

| フリースタイル |

男子 - 中村輪夢　女子 - 大池水杜

| レース |

男子 - 長迫吉拓　女子 - 畠山紗英

会見の模様など詳細は、p.136「Road to Tokyo 2020」にて。

text●本誌・滝沢佳奈子
photo●本誌・滝沢佳奈子／More CADENCE／日本自転車競技連盟

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.



ライド中でもシャワータイムを楽しめる!?

日本の夏、効率よくクーリング

text◉編集部　photo◉佐藤竜太

天気予報に「猛暑日」の文字が躍り始め、夏の気配どころか、もう夏なんじゃないかというこの頃。サイクリストの夏ライドで重要になるのは言わずもがな熱中症対策だ。涼しいジャージに、吸汗速乾性能に優れるインナーウェアを着用し、走りながらボトルの水をかぶって体を冷やす。この〝ボトルの水をかぶる〟という行為だが、なかなかにコツがいる。ボトルを強く握りすぎると、勢いよく水が出て体以外のところにどんどんと流れていってしまう。ちょっとしか出さないと、あまり冷却効果を期待できない。選手の知恵として、夏場のレースではボトルキャップに千枚通しで穴を空けてシャワーのように水が出るように加工したものを使っていたと聞いたことがある。しかし、そんな加工をしなくてもシャワーを実現するアイテムがキャメルバックから登場した。

シャワータイプリプレースメントキャップは、キャメルバックのボトル専用のオプションパーツで、本体にあるダイヤルを回せばロック、シャワー、ドリンクのモードが選べる。同社の実験では21cm四方の布を濡らすのに必要な水の量が1/3程度で済むという。ライドで使えば、ジャージの広範囲をより少ない水で効率的に濡らすことができるというわけだ。冷やす場所としては、太ももや首まわりといった太い血管が通っているあたりを重点的に濡らすのがポイント。



ダイヤルのセンターがロック状態。左に回せばシャワーモード、右に回せば中身を飲むことができる。ボトルを２本持っていくなら、１本を普通のボトルにしてスポーツドリンクを入れ、もう１本をこのシャワータイプリプレースメントキャップ付きのボトルにして、中に水を入れておくという使い方がお薦めだ

SPEC.

キャメルバック・シャワータイプリプレースメントキャップ（ボトル別売）

価格／1380円（税抜）
重量／40g（ボトル込み参考重量86g）
カラー／ブラック
㊐ライトウェイプロダクツジャパン　☎03-5950-6002

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.



NEW ÉMONDA Take Off!

トレックの軽量機エモンダが
3年振りにモデルチェンジ。
軽さに空力をプラスして、
新時代の万能レーサーに
華麗なる変ぼうを遂げた。

text◎吉本 司　photo◎岩崎竜太（IG:atuyr）
㊐トレック・ジャパン ☎0798-74-9060

トレック・新エモンダ テイク・オフ!

超軽量
ディスク
ロード

TREK

目指したのは全てに速い次世代万能レーサー

軽量、エアロ、エンデュランスというように細分化させたことで大きく性能が進化した近年のロードバイク。中でも軽量モデルと呼ばれるジャンルは一つの曲がり角に来ているといえよう。恐らくUCIの最低重量規定6・8kgという値が存在しているため、これ以上の軽量化はレースシーンでの実利を持たない。故に各メーカーは従来の軽さを維持しながら空力を付与するなどして、新たな価値を作り出そうとしている。

トレックが新たに投入する軽量機「エモンダSLR」も、こうした最新軽量ロードの流れに沿ったものといえるだろう。シリーズ通算3代目となる本作は、優しさのある前作から一変、直線的でミニマルな姿へと変貌を遂げ、同社のエアロロード「マドン」の弟分にも思えるほどだ。

「全てにおいて速い」というコンセプトの下、性能に磨きをかけたこの新作は、マドンの空力の源であるKVF（※）チューブ形状を広範に取り入れ、エモンダの軽さを損なわないよう仕立てられた。

さらにハンドル部は新たに設計し

※ Kammtail Virtual Foil

トレック史上最速のエアロクライミングバイク

TREK

ÉMONDA SLR9

トレック・エモンダ SLR9

価格／119万7000円（税抜）

SPEC

フレーム／OCLV800カーボン **フォーク**／カーボン **コンポーネント**／スラム・レッド e タップ AXS
ホイール／ボントレガー・アイオロス RSL 37 **タイヤ**／ボントレガー **完成車実測重量**／6.8kg（サイズ 54、ペダルなし）



【DETAILS】

エアロ×軽量で一新した細部をチェック

CHECK 03

薄くなり空力を高めたフロントフォーク



●前作ではベンド型状のフォークブレードだったが、空力を求めたブレードの横幅は抑えられ、クラウンの幅も狭まった。ブレードとホイールの空間は大きくとられて空気がきれいに流れそうだ。装着タイヤの最大幅は28C

CHECK 01

高い空力を生むフロントまわり



●ハンドルとヘッド部は空気抵抗が大きな部分。ステム一体型のハンドルとマドンを思わせるヘッド部により、ワイヤがほぼ見えない仕様で空力を高める。一体型のハンドルだけで7Wの出力低減が可能だという。重量は297gと軽量

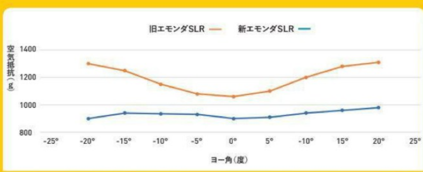
CHECK 02

ほとんどのチューブをKVF形状で構成





●前作とのチューブ形状の違いは一目瞭然だ。新型では空力性能を追求するために、空気抵抗が発生しやすいフォークブレード、ダウン&シートチューブ、シートステーにKVF形状を採用した。軽量化と剛性を両立するため各部の断面積はマドンよりも抑えられている



圧倒的な空力向上を達成

●前作と新型の風洞実験のグラフを見ると、両者の空力性能の差は一目瞭然だ。新型では空気抵抗を183g削減。これは最大30%空力性能が高いということになる。トレックによると勾配8.1%では1時間に18秒、勾配0%では60秒短縮できる試算だという。また、実走で最も発生すると言われる±10度の領域を見ても、新型は旧型よりも10%を上回る空力の良さがある。

た専用のステム一体型エアロハンドル「アイオロスRSL」とし、ホイールも新型の軽量エアロモデル「アイオロスRSL37」を組み合わせるトータルな開発によって、旧型と比べて圧倒的に優位な空力を獲得している（左部グラフ参照）。

本作はディスクブレーキ専用モデルであり、それと共に空力を追求したことによる重量増は、新開発のOCLV800カーボンを投入することで相殺化され、フレーム単体重量は698g（フォークは365g）を実現することに成功した。もちろん剛性レベルの低下はない。前作のリムブレーキ仕様は640gだというが、新型の重量はディスクブレーキと空力を獲得したことを踏まえれば、相当優秀な数値に仕上げられたといえるだろう。

エモンダの新型が空力を備えてくることはある程度想像できたが、マドンの要素をここまで色濃く反映するとは予想以上のモデルチェンジだった。しかも軽さを失うどころか、それに磨きをかけた点も見事だ。空力という新たな武器を手に入れ、エモンダはより攻撃的な走りを期待できる新世代の軽量万能性レーサーへと大きく進化を遂げた。

富士ヒルを21秒速く上れるバイク

コース	距離	旧エモンダ	新エモンダ	タイム差
日本・富士スバルライン	23.62km	56分37秒	56分16秒	21秒
フランス・アルプデュエズ	13.85km	47分	46分45秒	15秒
スペイン・アングリル	7.45km	34分8秒	33分57秒	11秒

●こちらの表は、トレックが世界の主要ヒルクライムコースを舞台にエモンダの新旧モデルのデータをコンピュータ上でシミュレートした結果だ。体重70kgのライダーが一定して350Wの出力を出し続け、時速3kmの風が吹いている状態で富士山スバルラインを上った場合、新型エモンダは旧型よりも21秒速くなるというデータが示された



CHECK

05

BBシェル規格はT47

●ドマーネから投入されたBB規格のT47を続けて採用。ねじれ剛性を高める幅広なBBまわりの設計を可能にしながら、ねじ切りタイプのBBシェルは音鳴りなどのトラブルを抑えられる。実利に富んだ規格と言えるだろう。

CHECK

04

空力性能と快適性を確保するシートチューブ形状



●KVF形状のシートチューブ上側は丸断面として最適なしなりを生み、細身のシートステーと相まって乗り心地を確保する。シートマストはこれまで同様のタイプだ

CHECK

06

強度を30%高めた新素材で軽量化

●従来素材では重量を維持しながらエアロなフレームを作るのが難しかった。そこで素材と製造工程全てを刷新して強度を30%高めたOCLV800カーボンを新たに開発。同形状のフレームで比べると60g（約８%）の軽量化が可能だという



NEW

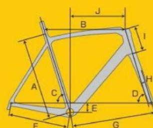
TREK ÉMONDA Take Off!

トレック・新エモンダ テイク・オフ!

【 GEOMETRY 】

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
470	424	512	74.6°	72.1°	72	410	573	45	100	373
500	453	521	74.6°	72.1°	72	410	575	45	111	378
520	483	534	74.2°	72.8°	72	410	577	45	121	383
540	496	543	73.7°	73°	70	410	581	45	131	386
560	525	559	74.6°	73.5°	70	410	583	40	151	391
580	553	574	73.3°	73.8°	68	411	590	40	171	396
600	573	586	72.8°	73.9°	68	411	599	40	191	399
620	593	598	72.5°	73.9°	68	412	607	40	211	403

単位:㎜（C、Dを除く）





エモンダSL5
シマノ・105R7050
完成車価格／
28万円（税抜）



エモンダSL6
シマノ・
アルテグラ R8050
完成車価格／
36万円（税抜）

【 LINE UP 】

ミドルグレードのSLシリーズもフルモデルチェンジ

●エモンダSLは実に６年ぶりのフルモデルチェンジ。ハイエンドであるSLRとまったく同じフレーム設計とエアロ性能を持ちながら、カーボン素材をOCLV500へのダウングレードと、一般的なハンドルバー＆ステムを用いることでコストダウンを図り、最新設計のディスクロードを求めやすい価格で手に入れられる

【 PROJECT ONE 】

新しいグラフィックでさらに魅力的に

●トレックの魅力であるオーダーシステム、プロジェクトワンも新型エモンダの登場によって新パターンが登場。高い技術を駆使した美しいペイントが好評のＩＣＯＮシリーズにも新たな３つのカラーが加わった





【 IMPRESSION 】

新型エモンダの万能性はいかなるものか？

次世代万能機としてのパッケージを
余すことなく詰め込んだ新型エモンダ。
その実力の程を旧型と乗り比べつつ検証することにしよう。

Rider
サイクルキューブ
柴山大輔さん
●本誌のメカ系企画でおなじみ、サイクルキューブの敏腕メカニック。カーボンパーツをDIYするほどの軽量パーツ好きでもある

これは単なる軽量車ではない！全ての領域で驚くほどに進む

新型エモンダの走りを一言で表すのなら「軽くて伸びてよく進む」でしょうか。走りの軽さ、推進力共に旧型を圧倒しています。一体感のあるフレーム剛性でそのレベルはかなり高いのですが、それを感じにくい踏みやすさを持っています。ペダリングのどこでトルクをかけるなどのイメージを必要とせず、どんな踏み方をしても力が全て推進力に結び付くような感覚に驚かされます。

急勾配な上りではとても動きは軽く、自分の想像を超えた推進力が得られました。それなのに平地や下りも速い。空力の良さはエアロロードに迫るほどで、高速・高負荷域の加速ものすごく良く進みますし、高速コーナーでのハンドリングの安定性も素晴らしいので、ハイスピードコースでも楽しめます。これはもう軽量車ではなく、平地のレースまで十分に対応できるオールラウンダー。この高性能は、フレームからホイールに至るまでトータルに設計していないと実現できないでしょう。強いての弱点は、旧型よりも乗り心地がやや劣るのと、回転半径の小さい下りコーナーで挙動が若干シビアになることです。

CAMPAIGN

エモンダSLR オリジナルジャージがもらえる発売記念キャンペーンを実施！

発売から７月31日までの期間中に新型エモンダSLRを成約すれば、写真のオリジナルエモンダ半袖サイクルジャージがもらえるキャンペーンを実施。ジャージは非売品となるため、このチャンスを逃さないようにチェックだ！

【 WHEELS 】

ボントレガー・アイオロスシリーズも新ラインナップを追加！

新しいボントレガー・アイオロスシリーズはトレックとして初めてのディスクブレーキ専用設計となった。フラッグシップのRSL37を筆頭にして、3グレードがそろう。

Bontrager

Aeolus Pro 37

アイオロス プロ 37

価格／8万 4000 円（フロント）、10 万円（リヤ）

SPEC

ペア重量／1505g
リム高／37mm



Bontrager

Aeolus Elite 35

アイオロス エリート 35

価格／6万円（フロント）6万 5000 円（リヤ）

SPEC

ペア重量／1665g
リム高／35mm



リム高50mmの「アイオロスエリート50」もラインナップ。旧モデルのアイオロス３と５のD3リム形状を採用する



Bontrager

Aeolus RSL 37

アイオロス RSL 37

価格／13 万 8000 円（フロント）、15 万 6500 円（リヤ）

SPEC

ペア重量／1325g　**リム高**／37mm

新型エモンダと共に発表されたボントレガー・アイオロスシリーズの新型は新たに37mm（エリートのみ50mmもあり）のリムハイトとなる。従来のアイオロスXXXでは28mm、47mm、60mmのリムハイトを展開したが、恐らく新型エモンダとの組み合わせでは28mmだと軽量だが空力不足、47、60mmでは空力は高いが重量がかさむのだろう。そこで軽さと空力のバランスに優れ、横風などの影響も少なく安定性にも富んだ新ハイトを設計したものと推測される。高い万能性を持つ新型エモンダに最適化されるホイールは、すなわち他のモデルに履かせても万能な走りを期待できるというわけだ。最上位の「アイオロスRSL37」を同社では「トレック史上最も軽いエアロホイール」と呼び、その重量は1325ｇながらも47mmハイトのXXXに迫る空力性能を持つ。ホイールの基本構造はこれまでのXXXシリーズを受け継ぎ、前後24本スポークだが、ハブは「ラチェットEXP」という新型に進化し、フリーボディの内部構造はDTスイス・240の最新版を用いる。新設計となるリムはカーボンの積層を最適化して軽量化を追求し、チューブレスタイヤのフィット性や作業性を向上させているという。内幅は21mmだ。価格を抑えた「プロ」、「エリート」と共にディスクブレーキ専用設計、チューブレスレディタイヤにフィットする仕様となる。

※ RSL=RACE SHOP LIMITED



Rider



吉本 司さん

●本誌前編集長。現在はフリーランスの自転車ライター。今回は愛車のエアロロードBMC・タイムマシーンロードで評価を行った

【 IMPRESSION 】

不得手のない広いスイートスポットが魅力

新型エモンダを見てもそうだが、もはやホイールもそのバイク固有のモデルになりつつあるのかもしれない。しかしアイオロスRSL37を筆者のバイクに履かせても、その走りの輝きは曇りを見せない。一体感のある剛性からあらゆる力に対してホイールが真円を保ち、故にスムーズに転がり、踏み張る力が強いので加速感がダイレクトで力強い。上りでの走りは軽快なのに、リムハイトの割に高速域の速度の伸びと失速感が少ないのに驚かされる。エモンダのように好バランスと高いユーティリティ性が魅力。ホイール単体としても価値ある存在だ。

26

別府史之

FUMIYUKI BEPPU

NIPPO DELKO One Provence

新城幸也

YUKIYA ARASHIRO

Bahrain - McLaren

ベテラン2人の本領

photo◉大前 仁



12



Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

COVER STORY

新城幸也と別府史之。同じレースを走れば別チームの選手として戦う相手、時に日本代表チームではチームメイトとして、プロロードレースの世界に身を置いてきた二人。欧州の自転車ジャーナリストの間でも、彼らの名前は知られている。10年以上の長きにわたり、世界で通用する日本人選手として活躍する彼らについて、皆さんはどれほど知っているだろうか？ 二人が選手として現役のうちに、改めてスポットライトを当てたいと思ったのが、この特集を決めたきっかけだ。ツール・ド・フランスに出てたよね！ ジャパンカップでの走りは知っている。もちろんそれも素晴らしいのだが、それは二人のキャリアのほんの一部でしかない。表紙は今年になってから撮影された最新の二人の写真だが、これからの特集で、彼らの軌跡を追った、たくさんの写真やエピソードをタップリとお楽しみください。



photo●BettiniPhoto©2020（新城）／田中苑子（別府）

CONTENTS

※「THE MOMENT」／「BIKEPACKING FREEDOM」／「オレのポジション」は今月休載とさせていただきます。

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

まさに“完成車”といえる パッケージ

NEWMODEL 01. GIANT TCR ADVANCED PRO 1 DISC

ジャイアント・TCRアドバンスド プロ1ディスク
シマノ・アルテグラR8020完成車価格／45万円（税抜）
問ジャイアント ☎044-738-2200



RIDER
中島丈博
例年ならこの時期は海外メーカーの発表会を飛び回っているはずだったが、自粛で全てリモートもしくは延期になったので、編集部で仕事をしている本誌編集長

ここ数年のジャイアント製品には、何かと心をくすぐられていた。自社設計のフックレスリムホイールやパワーメーター、ヘッド規格がそうだ。これら全てが搭載された最新モデルがTCRなのである。

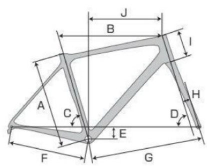
6月号で情報解禁され、本誌にも掲載したジャイアント・TCRアドバンスドSL。今回はそのセカンドグレードに当たるアドバンスドプロを紹介する。メインフレームはTCRの伝統にのっとり、スローピングフレームを採用。SLとの違いは、外観上はシートポストがインテグレーテッドタイプではなくなること。中身ではフレームのカーボンレイアップが一部異なるが、形状はほぼ同じだ。最新型のフレームはもちろんポイントなのだが、冒頭にも書いたように、このモデルの魅力は完成車としての完成度の高さである。パワーメーター標準装備、ホイールはフルカーボンフックレスリム＋チューブレスレディタイヤ、駆動時に最適化されたDBLスポークテンション設計。ヘッドチューブは上ワンに1-1／4インチ径を採用するオーバードライブ2規格を採用している。これらはここ2年ほどでジャイアントが開発してきた自社規格、製品群で、それら全てが搭載されているのだ。つまりジャイアントの全部乗せモデルということ。これにシマノ・アルテグラが組み合わされる。これからディスクブレーキロードを買いたいと考えている人にとって現在すぐに手に入るバイクとして、非常に高バランスのパッケージといえる。

SPEC / SIZE / GEOMETRY

フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●シマノ・アルテグラ R8020　ホイール●ジャイアント・SLR1ディスク　タイヤ●ジャイアント・ガビアコース1　700×25C　ハンドル●ジャイアント・コンタクトSL　ステム●ジャイアント・コンタクトSL OD2　サドル●ジャイアント・フリートSL　シートポスト●ジャイアント・バリアントコンポジット　サイズ●XS、S、M、ML　カラー●マットローズウッド　試乗車重量●7.44kg（ペダルなし）

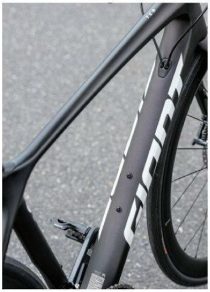
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
XS	425	520	74.5°	71°	72	405	—	—	120	376
S	445	535	74°	72.3°	69.5	405	—	—	130	383
M	470	550	73.5°	73°	69.5	405	—	—	145	388
ML	500	565	73°	73°	67	405	—	—	165	393

■は試乗車サイズ　　単位：㎜（C、Dを除く）



text●中島丈博　photo●岡　拓

DETAILS



●ボトルを２本装着した状態で空気抵抗が少なくなるように、かなり太めのダウンチューブを採用。カムテール形状とも違う独特なデザイン。対してトップチューブは非常にきゃしゃ。快適性を担う



●シャープなハンドリングを支えるフロントフォークはブレードの幅に厚みがあるが、前作よりも軽量。クラウンは薄く、空力性能にも優れた形状だ。32㎜幅のタイヤまで対応している

●ヘッドスペーサーは涙滴形状の後端を切り落としたような断面をもっている。ステムの上で使う場合と下で使う場合、天地をひっくり返すとキレイに積み上げることができる設計



●アルテグラのクランクに左右計測の自社製パワーメーター「パワープロ」を搭載。トレーニング機材のマストアイテムが最初から付いている。マグネット不要でケイデンスも計測できる



●ホイールも自社製「SLR 1」、リムハイトは42㎜のオールラウンドモデルが採用されている。フックレスリムを採用しており、空気抵抗、転がり抵抗が低減される。タイヤは指定の専用品が必要



IMPRESSION

派手な機構はない ゆえの圧倒的安定感



ヘッド、ハンドルまわりの主張がすごい。フレームの前側で走っているかのような感覚はいかにもTCR。対してリヤセクションが特に個性を発揮してこない。単に、前ホイール〜ヘッドチューブと後ろホイールをつないでいるだけという印象。それくらい気配を消しているのだ。ハンドリングはしっかりと意識させられ、加速や快適性を担うリヤセクションは黙々と役割を果たし、ライダーを走りに集中させてくれる。

搭載されるホイールは、少し独特なフィーリングで、踏んだ時に腰をふわっと押されたかのように加速していく。空気圧は落とし気味にした方が良さそう。ここは最適解を探るのに時間が必要だ。

振動吸収性能は前作より向上しているというが、速く走るために必要十分程度に抑えられ、あくまでレーシーで、あまりマイルドな感じはしない。高速の下りでも挙動がとっ散らかることはなく、目指すラインに向かってバイクが流れるように進む。

初のモデルチェンジで近代的に
リムブレーキファン待望の秀作

NEWMODEL 02. FUJI **TRANSONIC 2.1**

フジ・トランソニック2.1
フレームセット価格／28万円（税抜）
問アキボウ　☎072-258-4165



RIDER
大屋雄一
モータースポーツにも造詣が深いフリーライター。自転車はジャンルを問わず探究心旺盛で、ディスクブレーキのロードにも興味はあるが、やっぱりリムブレーキも好き。

フジ初のエアロロード、トランソニックのデビューは2014年のツールだ。ブエルタで山岳賞を獲得するなど確かな性能を秘めながら、フレーム単体価格は25万円（！）というバリュープライスによって、エアロロードの普及に貢献したバイクでもある。

昨年はラインナップから外れていたトランソニックが、華麗にフルモデルチェンジして復活した。風洞解析のデータを存分に注ぎ込んだというスタイリングは、各チューブのカムテール形状やシートステーのオフセット接合など、最新のエアロロードのトレンドをほぼ全て取り入れたものとなっている。ラインナップは最上位の「1」と、セカンドグレードの「2」シリーズに大別され、前者はディスクブレーキ仕様のフレーム販売のみ。2の方はディスクブレーキとリムブレーキの完成車を用意するほか、リムブレーキ仕様のみフレーム販売も用意しており、今回試乗したのはそれである。セカンドグレードとはいっても、使われているカーボン素材は先代の上位モデルSLと同じC10ハイモジュラスカーボンだ。リムブレーキ仕様ということもあって、前後のエンドは当然ながらクイックリリース仕様となる。

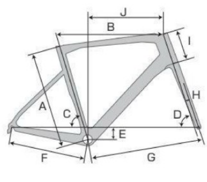
手持ちのコンポやホイールで最新エアロロードの性能を味わってみたい。そんな少なくないであろうニーズに応えてくれるのが、このトランソニック2・1だ。デュラエースがアッセンブルされた試乗車で、秘めたる実力をチェックしてみよう。

SPEC / SIZE / GEOMETRY

フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●シマノ・デュラエース R9100　ホイール●オーバルコンセプト・950F　タイヤ●ヴィットリア・ルビノプロ　700×25C　ハンドル●オーバルコンセプト・790エアロ　ステム●オーバルコンセプト・790エアロ　サドル●オーバルコンセプト・X38　シートポスト●オーバルコンセプト・トランソニックエアロ　サイズ●46、49、52、54、56　カラー●マットカーボン×レッド　試乗車重量●7.54kg（ペダルなし）

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
46	440	500	74.75°	70.6°	73	410	—	52	93	367
49	457	515	74.3°	71°	70	410	—	52	109	374
52	484	537	74.2°	72°	70	410	—	52	129	382
54	503	552	74.2°	72.7°	68	410	—	43	145	392
56	520	565	73.5°	73°	68	410	—	43	166	399

は試乗車サイズ　　単位：mm（C、Dを除く）



text●大屋雄一　photo●岡　拓

DETAILS



●オーバルコンセプトの790エアロステムはボルトの露出を抑えたスマートなデザイン。3D鍛造で作られており、ライズ角は−17度だ。このステムの形状に合わせたコラムスペーサーにも注目を



●アワーグラスのように中央がシェイプされたダウンチューブ。ボトルケージ台座が3ボルトでかなりBB側に寄っていることからも、総合的なエアロダイナミクスを追求したことが分かるだろう

●ヘッドチューブは前方への突起が特徴的だった先代に対し、やや控えめなデザインに。フォーククラウンがダウンチューブ下面へとつながる個性的な造型に、風洞解析のデータが見え隠れする



●かなりボリューミーなBBエリアだ。BBの規格はPF30で、チェーンキャッチャーも装備。使われているカーボンはC10と呼ばれるハイモジュラスカーボンで、同じ素材がフォークにも使われている





●昨今のエアロロードがこぞって採用しているシートステーのオフセット接合。リムブレーキの場合、フレームサイズが大きくなるほどワイヤの取り回しが厳しくなるので組み付け時に配慮を

IMPRESSION

小気味良い加速とトルク感
乗り味も楽しい最新エアロ



新型のトランソニックは、ディスクブレーキ仕様の大胆な左右非対称フォークが話題となっているだけに、リムブレーキ仕様の、しかもセカンドグレードのフレーム販売ともなると注目度は低い。だが、試乗を終えた今、フジはリムブレーキファンを見捨てていないことに深く感動している。

試乗車のホイールは決して軽量な銘柄ではないものの、それでもゼロ発進から小気味良く加速するのはトランソニックの実力の一端だろう。ヘッドからBBまでのねじれに対する剛性が高く、しなりは伝わるが変形量自体は少なめだ。その変形が戻るタイミングとペダリングの入力をうまく合わせると、時速40km付近まで苦もなくスピードを上げることができ、しかもその速度を維持しやすい。これは最新のエアロロードに共通する性能であり、使い慣れたリムブレーキでそれが味わえるというのは朗報だろう。乗り心地についても良好なので、ロングライド派にもオススメできる一本だ。

新城幸也

YUKIYA ARASHIRO

あの夏を、単なる思い出にしたくはない

既に2005年から本場のプロチームで走ってきた別府史之と、その年に欧州でプロデビューしたばかりの新城幸也が、2009年ツール・ド・フランスにそろって参戦した。日本の自転車ファンを21日間にわたり熱狂させ、世界のトップに混ざり堂々と走り抜き、日本人として史上初のツール完走を成し遂げた。

そこからの二人はグランツールやクラシックを、平然と転戦し続けた。時には集団の先頭を牽引し、時には逃げに飛び乗って。移籍問題やけがを切り抜け、いつだってプロトンの中にいた。日本人がトップチームでトップレースを走り続けることは、まるで当たり前の風景になった。

地図に日本を描き込む

「この居場所は与えられたものではない。勝ち取ったものなのだ」

新城のブイグテレコム入団時に、監督のフィリップ・モデュイが放ったセリフだ。

まさしく二人が登場するまで、自転車界に日本人の居場所などなかった。それまでもたくさんの選手が、欧州へ挑戦してきた。時折、名を挙げる実力者だっていた。ただ地上最強クラスのパスポートを持つ日本も、プロの世界では、日本人だからという理由で門前払いを受けた。

「日本人はよく分からない。前例もないし。だから悪いけど」

U23時代の別府は、こんな断り文句に何度も打ちのめされた。国籍が邪魔をした。プロチームにどれほど売り込んでも、成績で評価してもらえない。新城の履歴書を、ツール・デュ・リムザンで総合3位・新人賞に入った直後だというのに（2006年）、いちべつもせず投げ捨てたチームマネージャーさえいる。

それでも先人が少しずつ切り開いてきたけもの道を、死にものぐるいの努力で這い出して、別府と新城は今いる場所へとたどり着いた。

かけがえのない遺産

「BEPPU、ARASHIROと、よく声をかけられます。選手からも、ファンからも。まるで『こんにちは』と同じ感覚で」

長年ジュニア代表を率いてきた柿



木孝之は、現場の空気が変わったことをはっきり実感する。もはや日本人はエキゾチックな存在ではない。集団走行のできない危険な邪魔者でもなければ、かつて意地悪くささやかれていたような「微笑みをもたらす」……つまり笑われる対象でもない。

二人の存在は欧州自転車界において、日本人に対するいわば保証書になった。

「ただ肝心の日本側は……ずっとフリーズしたまま」

18歳で祖国を飛び出した別府は、無念さを隠せない。当然だ。2009年当時はきっと、誰もがこんな甘い錯覚を抱いたはずなのだ。日本自転車界の未来は明るい――と。

あれから11年もの月日が流れても、送り出す側の意識は変わらない。相変わらず個々の自己犠牲的な努力に頼りきりで、国としてのシステムは一向に整わない。二人に肩を並べられる強者も、いまだ現れない。このままでは別府と新城が作り上げてきた居場所は、あと数年後には空白となり、いつかは消えてしまう……。

里帰りの度に別府史之は後輩たちと語らい、新城幸也はタイで、若者たちに自らの背中を見せてきた。あの夏のツール・ド・フランスを、夢中で追った当時小学6年生の石上優大は、今年、プロになった。

二人がまいた種は、それでも確実に芽を出している。そう信じよう。

別府史之

FUMIYUKI BEPPU

ベテラン二人の本領

同じ時代に、同じ国から飛び出した二人は、本場の自転車界で普通の存在になった。つまり日本人として特別視されない、現地人と対等の立場を築いた。血のにじむような努力で二人が勝ち取った居場所の価値を、私たちは改めて知らねばならない。



contents

text◉宮本あさか
photo◉BettiniPhoto©2020／田中苑子



Yukiya Arashiro
Episode
1

プロツアー12年目、新城幸也の本音

His mind

21歳でプロ入りし、24歳でワールドツアーチームへと駆け上がった新城幸也。そのアスリート魂の根底にあるものは。2時間のロングインタビューが今ここに明かされる。

引退後のことは僕の頭の中では考えられない。
これ以外にやりたいことがないんですよ、自転車選手以外に。

text◉大前　仁
photo◉大前　仁／BettiniPhoto©2020



Dario Belingheri/BettiniPhoto©2020

ハンドボールから自転車へ

本格的に自転車競技を始めるまで、一番熱中していたのはハンドボールでした。中学生でハンドボールと出合って、高校在学中もずっと。それで高校を卒業してからもハンドボールがしたかったので、大学進学を考えていました。高校時代にハンドボールをやっていた同級生のうち、一人が中学校、一人が小学校の教員免許を取りにいったんです。「じゃあ俺、高校（の先生）やるわ」と。何の考えもないですね（笑）。ハンドボールの延長線上で、大学の体育科に行って教員免許を取ろうと考えていたわけです。「教員」というのは僕にとって保険で、実業団のハンドボール選手になるのが第一の目標。それが叶わなければ教員免許を取って、石垣島に帰ってからもハンドボールを続けるというのが、18歳の僕が思い描いていた将来でした。

元々石垣にいる頃から、自転車に乗るのは好きでした。小学5年生でロードレーサーを与えられて。でもやっぱりハンドボールが一番で、自転車は二番目だったんですよね。それが大学受験に落ちてハンドボールができなくなって……。そんな折、兄ちゃん（福島晋一）に導かれてヨーロッパで走り出しました。そうしたら僕が知っている〝自転車〟より、もっと面白いものがそこにあったんです。フランスに渡って半年くらいたった頃には、自分の気持ちがロードレースにのめり込んでいくのを感







ツールはどのレースよりも特殊。これが目指してきたことなのか。



じました。

自転車選手には「なった!」というより、「してもらった」という印象があります。それはもちろん兄ちゃんのお陰です。兄ちゃんが僕を「アンカー・エスポワールに入れてくれ」と浅田さんに直談判してくれたので、日本に帰ってきたとき、つまり本格的に自転車競技を始めた1年目の終わりには、もうエスポワールに加入していました。自転車をやりたいという自分の気持ちと兄ちゃんから与えられたラインが、うまく一致したんです。

フランスではアマチュアチームに所属していたので、周りのみんなは同じ目標(ロードレースで勝つこと)に向かっている。だから自分も自然とそこに向かうことに。元々ハンドボールをやっていても、「みんなで県大会に優勝するぞ!」と同じ方向に向かうわけで、そこは競技が違っても気持ちの流れは同じ。自然な流れでロードレースに取り組んでいけました。

右ペダルだけトークリップを付けた小学生

負けず嫌いは、ハンドボールをやっているときからずっと。やっぱり4人兄弟というのが大きいと思います。一番上なのに?　いや、一番上"だから"です。何でも一番じゃないと気が済まない。やっぱり競うのが好きだったんだと思います。

小学生の頃、沖縄の屋我地島で国体予選があって、父親はチャンピオンレースに出るんですが、僕らは1kmとかの小学生のレースに出て遊んでいました。優勝したことはないです、全部2位でした。勝とうと思って走っていたんですけどね!

そのレースは、子供用の自転車で出ていました。ペダルはフラットペダルなんですが、スタートの時は左足を地面に着いている。だから父はわざわざ僕の右ペダルにだけ、トークリップとトーストラップを付けてくれたんです。もちろんストラップは締めて。それくらい、本気で勝とうとしていました。

自転車選手という"職業"

いまだに自転車選手を、職業と考えてはいないんです。たまに思うこともあるんですけど、ゴハンを食べるために自転車選手を続けるという考えは今はない。もしかするとそういう考え方は、これから出てくるのかもしれません。

幸い、今は所属するチームがないという状況に直面していないので、そう思うんでしょうね。契約更新の時期はもちろん、いつも考えますよ。契約してくれるチームがなくなったらどうしよう、と。できることなら自転車選手を続けたいですから。

30歳を過ぎ、将来のことを考えた方がいいなんて話になるときがありますが、選手をやりながら引退後のことを考えることはできません。選手を辞めるときは、僕には少し止まる時間が必要だと思います。「今後のことを考えた方がいいよ」と言ってくれる人もいますが、どうやってもムリなんです。僕の頭の中では考えられない。選手以外の仕事は、すぐには始められないんです。これ以外にやりたいことがないんですよ、自転車選手以外に。

ヨーロッパのチームに行こうとは思わなかった

エキップアサダで走っていた当時、実はヨーロッパのチームに行こうだなんて、これっぽっちも思っていませんでした。僕はエキップアサダでずっと選手キャリアを過ごすものだと思っていました。このチームでツール・ド・フランスに出るというのが目的だったから、ヨーロッパのチームに行こうと思わなかったんです。

後に加入することになるブイグテレコムは、エキップアサダ時代に一緒にクップドフランス（フランス国内のシリーズ戦）を走っていて、向こうは強いわけです。そのチーム(ブイグテレコム)に入ってレースをするなんて、まったく想像がつかなかったですよ。あいつらがあんなに強いのに、僕が入って果たしてどうなる?何をするんだろう?と。

もちろんエキップアサダの頃にも、レースを走って着に入りましたけど、自らレース展開をして勝っている順位じゃなくて、レースの動きについていっての順位でした。最初はレース展開についていくことすらできなかったのができるようになり、レース中も前の方で走れるようになった。そして次に、自ら展開できるようになる。それがロードレースじゃないですか。誰だっていきなり先頭で競走はできないんです。

そうしてやっと着順でトップ10に入れるようになって、そこでバーンとブイグテレコムに入ったので、果たして自分がどれくらい活躍できるかは分からなかった。でも、"やってやろう"とは思っていました。

ブイグに入って最初の2年間は、マノア（チームオフィスの敷地内にある建物。下部チームであるヴァンデUの選手も暮らしていた）に住んでいました。お金をかけたくなかったし、必要なのはお金よりその環境でした。何年やれるかも分からなかった。生活うんぬんより、とりあえず走っていました。

フランスでの生活はエキップアサダでやっていたことなので、マノアに住んでいるときも変わらなかった。自分の部屋じゃないし、自分のベッドじゃない。四六時中人がいる。でもそれは苦じゃなかったです。

ツール・ド・フランスのメンバーに入るには

ツールはどのレースよりも特殊です。例えるなら世界選手権を3週間

やっているようなもの。
　そして、絶対にコンディションがいい人しか来ない。シーズンの前半で、何かしら成績を収めている選手が来るわけです。逆に言うと、成績を出さなかったら選ばれる資格がない、ということです。3月～5月が一番大切で、多くのレースを走っていくなかで、ツールの1か月前にはメンバーが決まります。1レース1レースが全部セレクションに関わってくるので、そこでいかに結果を残すかが、まずは重要なんです。4月のアルデンヌが終わって、ジロが始まったくらいになると、誰がツールのメンバーに選ばれそうか、大体分かってきますよ。
　こんなことを言うと驚くかもしれませんが、ツールは走っている方からすれば、いつもと変わらないレースです。いつもと同じメンバーだし、他のレースと変わりはないんです。ただ、いざスタートラインやフィニッシュラインに行ってみると、人は多いし囲まれている。これまでのどんなレースとも違いました。そんなレースを走ったことがなかったので、これが目指してきたことなのかと感慨深かったです。
　そうはいっても初めてツールに出た2009年の、第2ステージの5位が、結局はこれまでの最高位ですからね！　あのときはチームで列車を作っていったらはぐれちゃって、たまたま僕がいい位置にいただけです。それでの5位でした。
　たぶん30歳になってからいきなり最初のツール・ド・フランスを走ったら、あんなにうまくはいかなかった。経験がいろいろジャマをすると思います。経験がある分、考えちゃうと思うんです。経験がジャマをすることってあるんです。もうちょっと頑張れば前に入れたのにとか、これぐらいでいいかと思ったらそこの差が大きかったとか、それは多々あります。
　前の集団に入った方が絶対に楽なんです。グルペットは上りは遅いし下りは速い。グルペットは全員で風を受けて走るのでキツいんです。それよりは前で集団についていっている方が楽なんです。それを考えると、頑張って前を追っかけた方がいいときもあるんです。
　最初は、どれくらいがいいのか分からなかった。ここまでガマンするとグルペットができる、それが今は分かるんです。無理やり力を使って、翌日走れなかったら意味がない。ほんの5分ガマンしただけで前に入れたら、もっと楽だったかもしれない。2時間グルペットにいるより、早くゴールできたかもしれない。若い頃はそんなこと、考えもしなかった。

けがとキャリア

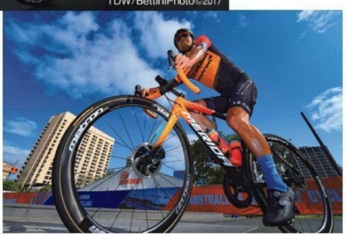
けがは、しょうがないですね。常にけがをしないように気をつけていますが、競技の特性上、けがのリスクをゼロにはできないので、しょうがないです。
　一番いけないのは膝を壊すとか、落車以外のけがです。落車は、転ばないようにと走ってのけがですから。
　例えば荒川サイクリングロードを走っているときでさえ、転ばないように走っています。僕が走っていて、僕の前には追い越したい人がいる。でも向こう側からも走ってくる人がいて、その人を追い越しそうな人もいる。その4人が同じポイントで重なる瞬間だってあるわけです。
　車を運転していてもそうですが、

Dario Belingheri/BettiniPhoto©2020





TDW/BettiniPhoto©2017



Dario Belingheri/BettiniPhoto©2017

オリンピックは、普通のレースよりは走りやすい。自分のために走ればいいから





Miwa iijima/BettiniPhoto©2018



Dario Belingheri/BettiniPhoto©2020

なぜこのタイミングで4人がすれ違わなければならないのか、そういうのを手前から見て、こちらがスピードを落としたり、逆に上げてみたり。そうしながら面倒くさいことを避けているわけです。そうやって事前にできることをやっても、起こるときは起こってしまう。だからしょうがないの一言なんです。

これまでのけがについても一言で言うなら、手首も肩も大腿骨もどれも一緒ですね。どれも大変です。骨をくっつけるのは放っておけばいいので、自分の意思ではどうにもならないですけど、自分の意思でやることはリハビリはもちろん、いろいろなことが大変でした。

でもやっぱり、復帰まで一番時間がかかったのは、大腿骨の骨折かと思います。あのときは（リオデジャネイロ）オリンピックが決まっていたので、逆算してそれまでに乗らないとダメだし、そうじゃないと間に合わなかったので。

骨を折ったことのない選手だっていると思います。自転車選手は鎖骨を折ってやっと一人前という考え……、それはどうかと思います。どちらかというと、折らない方が一人前だと思いますよ（笑）。

オリンピックへの思い

僕らは普段、自転車レースの会場にしか行きません。それがオリンピックに行くと、いろんな競技があって、自分も世界のスポーツ選手の一人なんだな、ということを自覚します。いろんな国からいろんな選手が集まってきていて、選手村で生活をしているのも楽しいですね。

レース展開に目を向けると、普通のレースとオリンピックや世界選の走り方は違います。オリンピックのロードレースは、世界選の走り方と似ています。メンバーが一緒ですから、展開や走り方は近しいです。

普通のレースはチーム単位だから、列車がたくさんできます。世界選、オリンピックは人数が多い国が集団をコントロールしますし、列車も普通のレースよりは少ない。だから理解しやすいですね。いなくなる選手は一目瞭然だし、強い人たちと一緒にいればいい。シンプルです。普通のレースよりは、僕は走りやすいですね。自分のために走ればいいから。

正直、２００８年の北京オリンピックは出たかったです。初めてオリンピック出場の可能性があったので。でも結果的には行かなくて良かったです。その後ツール・デュ・リムザンで優勝して、その流れでブイグに加入できたから。オリンピック（８月９日）に行っていたら、たぶんリムザン（８月19日～22日）には優勝できていなかったと思います。

東京オリンピックには、もちろん出たいですよ！　沖縄だけを見てもオリンピック選手は少なくなっているし、石垣島への思いもあります。ましてや日本、東京ですからね。

オリンピックは、もし選ばれて出るからにはちゃんと準備するし、もしかしたら（勝てる）ということもある。モチベーションは高いです。コースによってある程度（上りになると）勝率は下がりますけれど、決してゼロではない。

東京オリンピックは、元は都心を巡るコースが設定されていたといううわさがありました。コロナのせいで都内のコースに戻らないですかね？

Yukiya Arashiro
Episode
2

新城幸也の歴史

History

筆者は2005年から新城幸也を取材してきた。ブイグテレコムとの契約やツールへの参戦、世界選9位など、日本の自転車ロード競技の歴史に残るシーンを、いくつか思い出してみたい。

text◉大前　仁　photo◉大前　仁／BettiniPhoto©2010、2012、2013、2016、2018、2019、2020

1984年9月22日

父貞美、母るみ子の長男として沖縄県石垣市に生まれる。

1994年

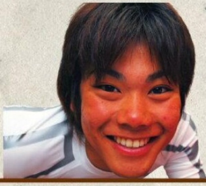
石垣市立登野城小学校の４年生で、父に連れられ子供車で屋我地ロードレースの小学生レースに初出場（２位）。

2003年

沖縄県立八重山高等学校卒業。大学受験に失敗し、福島晋一の導きにより４月１日渡仏。

2004年

PCバルドブレ所属（日本国内ではブリヂストン・アンカー・エスポワール所属）。ニューサイクリング誌で連載を開始する。



2010年

Bboxブイグテレコム所属。ジロ・デ・イタリア初出場。第５ステージで逃げ切り、３位に。総合93位。ツール・ド・フランス２回目の出場。第11ステージ、ゴールスプリント勝負で６位に。総合110位。世界選ロード９位。





2011年

チームヨーロッパカー所属。アジア選手権優勝。全日本ロード２位。







2012年

チームヨーロッパカー所属。ツール・デュ・リムザン総合優勝。ツール・ド・フランス３回目の出場（第４ステージ敢闘賞、総合84位）。ロンドン五輪ロード48位。フレッシュ・デメロードで落車し、左手首を骨折。



2013年

チームヨーロッパカー所属。全日本ロード優勝後、４回目のツール・ド・フランス出場（総合99位）。ツール・デュ・リムザン総合２位。



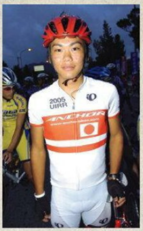
Graham Watson/BettiniPhoto©2013




合宿所でみんなで晩ご飯

2005年

GSCブラニャック所属（日本国内ではブリヂストン・アンカー・エスポワール所属）。全日本U23ロードで優勝。



2006年

チーム・バン所属。全日本U23ロード&TTのダブルタイトルを獲得。フランスでは、ジロ・デッレ・レジオニ第４ステージ２位、ツール・デュ・リムザン総合３位。世界選U23ロードでは14位に。



2007年

NIPPO・梅丹所属。全日本ロード優勝。ツアー・オブ・ジャパンの東京ステージで優勝。ツール・ド・北海道第４ステージ優勝。

2008年

梅丹本舗・GDR所属。ツール・デュ・リムザン第２ステージ優勝。ツール・ド・熊野第２ステージ優勝。ツール・ド・おきなわ第１、第２ステージで優勝し、総合優勝。




おきなわは
清水都貴とワンツー

2009年

Bboxブイグテレコム所属。ツール・ド・フランスに初出場。いきなり第２ステージで５位という結果を残し、総合126位で完走。

プロ契約を結びました！






佐藤琢磨さんが激励に来た

次ページに続く！



2015年

チームヨーロッパカー所属。リエージュ・バストーニュ・リエージュで落車し、左肩甲骨先端と左肋骨上部を骨折。復帰後、ブエルタ・ア・エスパーニャ初出場（総合65位）。世界選ロード17位。ナショナルチームでの出場となったジャパンカップでは３位に。

2014年

チームヨーロッパカー所属。アムステル・ゴールド・レース10位、ジロ・デ・イタリア２回目の出場（総合127位）。ツール・ド・フランス５回目の出場（総合65位）。



2019年

バーレーン・メリダ所属。タイでトレーニング中に落車。左肘と左骨盤を骨折。復帰後、全日本ロード２位。ブエルタ・ア・エスパーニャに３回目の出場。総合110位。



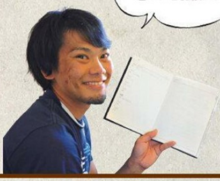
Dario Belingheri/BettiniPhoto©2019

2020年

バーレーン・マクラーレン所属。新型コロナウイルス蔓延によりステージ短縮されたUAEツアーを総合49位で終える。６月時点で東京オリンピック選手選考ランキング１位。



Dario Belingheri/BettiniPhoto©2019



2017年

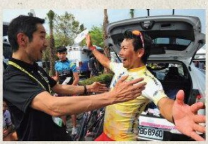
バーレーン・メリダ所属。ツール・ド・フランス７回目の出場（総合109位）。世界選ロード46位。



2018年

バーレーン・メリダ所属。アジア選チームTT優勝。ナショナルチームで出場したツールド台湾総合優勝。ビンクバンクツアーの第１ステージで落車し、右肘を骨折。





Miwa Iijima/CV/BettiniPhoto©2018

2016年



ランプレ・メリダ所属。アジア選ロード２位。２月のツアー・オブ・カタールで落車し、左大腿骨を骨折。そのわずか３か月半後、ツアー・オブ・ジャパン第７ステージ優勝。６回目の出場となるツール・ド・フランスにもセレクションされた（総合116位）。リオデジャネイロ五輪ロード27位。ブエルタ・ア・エスパーニャ２回目の出場（総合106位）。世界選ロード35位。







Luca Bettini/BettiniPhoto©2016

２００６年、出会い

２００５年11月、ツール・ド・おきなわの開会式で、福島晋一が一人の少年を筆者に引き合わせた。「彼、新城幸也って言うんです。強くなるので、見てやってください」

それが新城との初めての出会いだ。彼が当時所属していたのはブリヂストンアンカーの育成チームで、翌年には福島らと共に新しくできるチームに合流するという話だった。新しいチームは「チームバン・サイクリング」と名乗った。

こっそり見せてもらったジャージには「Ｙａｈｏｏ！ ＪＡＰＡＮ」とあった。これまでの日本の自転車チームには考えられないほどのビッグスポンサーだが、交渉が最後の詰めでうまくいかなかったらしい。結局、新城たちがこのジャージを着たのは５月のツアー・オブ・ジャパンだった。

この年の全日本選手権は、21歳の新城はＵ23の方に出場し、優勝している。既にエリートで戦う力があるという認識のチームバン側は、ＪＣＦにエリートへの参加を求めたが認められなかった。この年のエリートは別府史之が勝った。

２００８年、プロ契約へ

24歳になったこの年、新城は５勝している。国内のレースはその全てをこの目で見たが、まさに破竹の勢いという感じの強さだった。

ことにフランスの２・１、ツール・デュ・リムザンの第２ステージで

区間優勝(2位はニコラ・ロッシュ)は快挙で、かつて福島晋一らが初日で惨敗し「離無残(リムザンの当て字)」と書いた雑誌の記事が忘れられないレースだった。本当に驚いた。

ジャパンカップは13位に終わったが、その日の晩、新城がブイグテレコムに移籍するという話が飛び込んできた。そして12月、チーム合宿に同行し、ジャン=ルネ・ベルノドーGMとの契約サインに立ち会った。別府がディスカバリーチャンネルとサインしたときはヨハン・ブリュイネールが契約書の文面を全てフランス語で読み上げて確認させてくれたと聞くが、新城は日本から印鑑を持っていき、契約したのだった。ブイグテレコム・新城幸也の誕生だ。

2010年、驚異のトップ10

世界選手権はオーストラリア、ジーロングで開催された。メルボルンをスタートし、ジーロングの周回に入った集団は、徐々に人数を減らしながら最終周回を迎えた。

独走する本命フィリップ・ジルベール、追うは地元期待のカデル・エヴァンス、追走する20人ほどの集団に新城が残った。ラスト150mからフィニッシュラインへは、新城が得意とする緩い上りだ。

スプリントが始まる。信じられない、ブイグカラーのオージーケーのヘルメットがちらちら見える。フィニッシュ！ 8位？ 9位？ きっと10位以内だ。デジカメのモニターを拡大して見る。すごい！ ツールに続いて、新城はまた日本の自転車

オリンピック出場回数 **2**回

プロになって **12**年目

所属したプロチーム数 **3**チーム ※名称変更を含まない



Dario Belingheri/BettiniPhoto©2020

グランツール出場回数 ジロ **2**回 ツール **7**回 ブエルタ **3**回

世界選手権出場回数 **11**回 ※エリートカテゴリーのみ

競技の歴史を塗り替えた。当時のガラケーで撮った写真が、その日のヤフーのトピックスに掲載された。

翌年、デンマークで行われた世界選でプレスに配られた分厚いレースガイドの有力選手のところには、ユキヤアラシロの名前があった。

2016年、大けがからの復活劇

ランプレ・メリダに移籍した新城は、新チームでの初戦で左大腿骨を骨折。現地ドーハの病院で手術を受けた。手術には監督のフィリップ・モデュイが付き添い、続くオマーンでのレースを撮影する予定だった美和さんもすぐに現地へと飛んだ。

2月14日、自身も自転車に乗るというドクターの執刀により手術は成功。しかし左脚には30㎝ものボルトが入り、新城には大変なリハビリが待っていた。

新城を迎えに成田空港へ行くと、車椅子の彼の姿と共にシーコンに入ったメリダが出てきた。マジか！誰だよこれ持たせたのと思ったが、治ったら自転車に乗るのが選手だ。

品川の病院に向かうと、浅田監督とマッサーの穴田、JCFのスタッフ、それに石垣島からご両親が着いていた。新城はリハビリを続けたが、翌月行われたリオデジャネイロ五輪の代表発表に、浅田監督は松葉杖の新城を選んだ。「彼しかいません」と、浅田の信頼は揺るぎないものだった。

骨折から112日後。新城はツアー・オブ・ジャパンでステージ優勝を飾ってみせた。その晩のビールはこのうえなくうまかった。

記憶

Memory

新城をよく知る5人が語る

見た目そのまま「明るく礼儀正しい少年」のままプロになり、日本とヨーロッパのレースシーンをつっ走ってきた新城幸也。彼を取り巻く5人に話を伺い、その素顔に迫った。



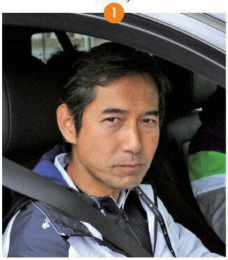
Dario Belingheri/BettiniPhoto©2020

text◉飯島美和／大前 仁 photo◉大前 仁／BettiniPhoto©2020

これからは今ある武器を磨いて

浅田 顕
Akira Asada

Memory 1



Profile／東京都出身、52歳。自転車選手として日本、およびヨーロッパで走り、1995年に引退してブリヂストンサイクルの自転車チーム監督となり、2006年に独立してチーム・バンを発足。同チームの解体に伴いエキップアサダを設立。現在はエキップアサダ代表、およびチーム監督。

初めてユキヤを見たのは、（福島）晋一が連れてきたときです。純粋な子だなと思いました。走りは荒削りというか、肘が張って膝が開いていて、素人っぽかった。よく転んでいました。それが、フランスの２カテゴリーで転ばなくなった。そして、いきなり２位になって、こりゃ行けるんじゃないかと思いました。その頃のブリヂストンアンカー・エスポワールでは畑中（勇介）が１つ年下でいたのですが、畑中の方がまだ強かった。

その後、フランスのアマチュアで走っていて、（ジロ・デッレ）レジオニでステージ２位に入った（2006年）。リムザンも総合３位で、これはプロになる資格があると実感しました。

アンダーの世界選で14位に入ったときも、順位はこれまでの（日本選手）アンダーの記録を更新しましたし、途中でアタックしたりして、ちょっとやるじゃないか、と思いました。これは世界のトップレベルとまではいかないけれど、同年代の中ではインターナショナルになったと思ったわけです。

別府（史之）が年上にいたので、ユキヤだけがインターナショナルというわけではないのですが、別府がサラブレッドのように格好良く走っていたのに比べて、ユキヤは粘り強く辛抱強く、転んでも立ち上がるみたいなイメージでした。

ブイグテレコムと契約したときにはユキヤのタフさは知っていたので、ツール・ド・フランスを完走できることは分かっていました。

ブイグに入って世界選で９位、それからジロでステージ３位です。あそこまでいくと、僕らが関われないレベルに成長したなという印象を受けました。

2013年のポンフェラーダ（スペイン）の世界選に行ったとき、練習でバイクペーサーをしたのですが、他の選手と比べて時速10kmくらい違った。これは違うなと、ユキヤの成長ぶりにうれしくなったのを覚えています。

これからのユキヤは、今持っているものを研いでいくことですね。新たに肉を付けるのはなかなか難しいと思いますが、今ある武器を磨くということが、これからの彼に必要なんじゃないでしょうか。

野生動物並みの治癒力と並外れた練習量

中川 茂
Shigeru Nakagawa

とにかく、ユキヤは体が丈夫ですね。十数年見ていて風邪を引いた、頭が痛い、腹が痛いなどと一度も聞いたことがないです。そして、疲労から回復するのが早いですね。本能的に持っているのか、プロになってから指導されたのか分かりませんが、練習後の体の休め方、休日の過ごし方などがうまいです。

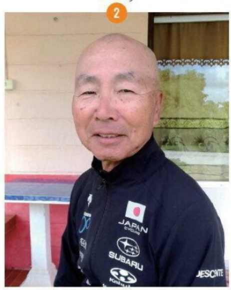
さらに好不調の波が小さいか、「ない」。今まで長期間にわたって練習を見てきましたが、機材故障以外で途中で練習をやめたことがなく、山でもスプリントでも常に最上のパフォーマンスをします。

そして彼は、痛みに耐性があるのかもしれません。2019年3月13日の午後、くしくも私の誕生日に落車して肘を骨折、手術が翌日夕方だったのですが、骨折は相当の痛みを伴うと聞いていましたが（私には経験がない）、一晩ナーソンで過ごし、翌日タクシーで250km先の病院まで移動していきました。

2011年のアジア選手権直前にはツール・ド・ランカウイで顔面着地をし（1月24日）、DNFでタイに戻ってきて（1月28日）、1週間か10日ほどベッドから出ずに、野生動物同然に傷に血液を集中させる方法で治してしまいました。野生動物そのものですね。その後のタイで行われた2月19日のアジア選手権は優勝しています。

ユキヤは、オフ明けや1か月もレースがないときなど、ことあるごとにナーソンに来て練習・調整をしているわけですが、彼のような練習方法はここでしかできないと思います。交通量が少ない、信号がないなどの条件のところはどこにでもあるだろうけれど、強い選手のホイール（ここの場合オートバイですが）をひたすら追いかけて200km以上走るという、レースと同じ状況の基本練習ができるところは他にはないのではないでしょうか。別府、新城の次がなかなか出てこないのは、若い選手の練習に、このような距離と強度が十分に足りていないからではないだろうかと思われます。現在の練習方法のほとんどが西洋人が考え出したものとすると、幸也の練習方法がアジア人の標準的なものになってほしいものです。この練習方法で十数年世界のトップにいるわけですから、十分に証明されていると思います。

Memory 2



Profile　1949年山形県生まれ、71歳。タイ・チェンライ県ンガオ郡トゥーン在住。福島晋一との縁で自らが奥さんのノイさんと共に運営するナーソンリゾートで選手を受け入れる「タイ合宿」の中心人物。

背中に「ついてこい」と書いてある

中島康晴
Yasuharu Nakajima

初めて会ったのは2006年にU23の代表でトゥールーズに藤野（智一）さんたちと行ったときです。翌年、NIPPO・梅丹に入ってチームメイトになりました。僕らはチームで一番年下の二人だったので、よく一緒に買い物に行き、練習にも行きました。

家事をやる機会も多くて、料理上手な宮澤（崇史）さんの影に隠れていますが、ユキヤの料理もうまいですよ。てきぱきと作りますね。「こんなもんでいいべ」と言いながらおいしいものを作ります。サラダを作るのもうまいし、チャンプルーなども作ってもらった気がします。宮澤さんは凝った料理、ユキヤは男前な料理を作ります。

レースはうまく走れない、先輩方に怒られてばかりだった自分に、ユキヤは愚痴を受け止めてくれ、前向きにとらえる方法を教えてくれたり、一緒に近所のバーに飲みに行ったりしました。今思えば、本当に感謝しかないです。

2015年のタイでのアジア選のときに、久しぶりにチームメイトになりました。代表チームのミーティングのときは、全員が集まった中でユキヤが発する言葉に日本代表の重みを感じました。自分たちが何をしにここに来ているのか、ここで終わりじゃなく、これから何をしていかなければならないのか、若手にしっかり考えさせる言動が印象に残りました。

練習では、あの人は背中でぶっちぎっていくんです。先頭で風を切って切って切って、そしてぶっちぎっていくんですよ。その背中には「ついてこい！」って書いてあるんです。ついていった選手には声を掛けてやる気にさせますし、ついていけなかった選手にもご飯のときに声を掛けています。もちろん、自分がどう勝つべきかというのを考えているはずですが、それ以上のことをきっと考えていました。ヨーロッパのプロチームに入ってたくさん経験してベテランの域に入った、その重みというかすごみを感じますね。

Memory 3



©KINAN Cycling Team

Profile　福井県生まれ、鹿屋体育大学卒、35歳。キナンサイクリングチーム所属、越前市ふるさと大使。UCIレースの勝利数は国内の現役選手の中では新城の14勝に次いで2位となる9勝。

「こんな強い子、どこにいたの?」

飯島美和

Miwa Iijima

Memory 4



Profile
神奈川県生まれ。新城幸也の妻。かつてフリーランスのアナウンサーとして知られていたがその前は自転車選手、そしてチームスタッフを経験し、今や自転車レースのフォトグラファー。

ユキヤに初めて会ったのは野寺（秀徳）さんが勝った2005年の伊豆・修善寺での全日本ロード（U23）。中村誠とユキヤが2人になって、最後にはユキヤが誠をちぎって独走してきたんです。そのとき私はレースを実況していて「こんな強い子、どこにいたの?」と驚きました。優勝インタビューをすると「僕、人生で初めてインタビューされます」とユキヤが言ったのを覚えています。

その翌年だったかな？　ツアー・オブ・ジャパンの大阪ステージの前に兄ちゃん（福島晋一）にユキヤを紹介されて「初めまして」と挨拶されたので、「たぶん修善寺で会いましたよ」と言いました（笑）。

その後、ツアー・オブ・ジャパンで私が実況席にいたのですが、「実況で名前を呼んでもらえるように頑張ります！」と毎日手を振り続けていたのがユキヤです。最後の東京ステージで彼は勝って、その晩、レースの事務局スタッフで飲んでいたお店に、ユキヤがその花束を持ってきてくれたんです。

ブイグテレコムに入り、チーム敷地内の寮に彼が住んでいたときは、私もそこに行きました。ただ、ヴァンデUの選手たちもそこに住んでいて、寮母さんみたいになっちゃうので、その2年後の春には今の（フランスの）家に引っ越して、一緒に暮らし始めました。

彼の一番強いところは「気持ち」だと思います。自転車に関することは、本人がいったん決めたら、他の人の意見は聞いているようでそこは曲げない（笑）。逆に私生活はあまりこだわりがない人です。

一番印象に残っているのは、やっぱり2016年の大腿骨の骨折から復帰して修善寺で勝ったとき、号泣したことですね。私は、あんなに現場で泣いたのは初めてでした。本人は泣かないんですよ。それが不思議です。ユキヤがうれし泣きするのは見たことがない。「まだ僕はここじゃない、これで終わらない」と思っているからじゃないでしょうか。

私の願いはただ一つ、一日でも長く選手をやってほしい、です。

またチームメイトとして走りたい

ピエール・ローラン

Pierre Rolland

Memory 5



Roberto Bettini/BettiniPhot©2018

Profile
1986年生まれ、33歳。フランス出身。B&Bホテルズ・ヴィタルコンセプト所属。ツール・ド・フランスで区間2勝（2011年のラルプデュエズと2012年）、ジロ・デ・イタリアで区間1勝（2017年）している。

ユキと僕はブイグテレコムに入ったのが一緒だから、プロツアーの同期と言える。そしてヨーロッパカーから移籍した年も2016年で一緒なんだ。だから今でも同じレースになったら、一番良く話す選手の一人だ。

前にもどこかのインタビューで話したけど、2009年のツール・ド・フランスでは同じ部屋だったんだ。お互いに初めてのツールで、ユキには日本からたくさんの取材が来ていた。

毎日たくさんのカメラが彼を追いかけていたから、彼はスターなんだなと思っていたのが印象に残っている。

でも、ユキはそのとき、僕が総合20位くらいにいて、新人賞ジャージの期待も高くてナーバスだったのでいろいろ気遣ってくれた。いつも静かに部屋で過ごしていて、お互い初めてのツールなのに、2歳年上のユキはとても頼もしかったよ。チームのみんながユキと同部屋になりたいと言っていたのも覚えている。

たくさんのレースでサポートしてもらったけど、2011年のツール・ド・フランスにユキが選ばれなかったことをすごく覚えている。それまでのレースでもよく走れていたし……。ジョン=ルネ・ベルノドー（GM）は間違いなく彼を選ぶと思っていたけど、地元スポンサーの意向で彼はメンバーから外れたんだ。

ユキが一番悔しいはずなのに、僕がラルプデュエズで優勝したとき、おめでとうのメッセージをくれたのを思い出すよ。

この年、新人賞ジャージを獲得したけど、ユキは「それを手伝いたかった」と言ってくれた。そのときのインタビューで僕は「ここにいないチームメイトのためにも、このジャージに感謝する」と言ったんだ。

僕はフランスのチームに戻ったから、またチームメイトとして走りたい気持ちはもちろん、ある。そのときは僕がユキをアシストするかもね。

彼が長いキャリアでワールドツアーチームで走り続けていられるのは、その人柄のおかげだと僕は思う。



マッサー
穴田悠吾
に聞く



穴田悠吾

Profile

1977年生まれ、43歳。京都府出身。テレビで見たツールの映像に憧れてマッサーを志す。愛称の「だいちゃん」は70年代のアニメ「いなかっぺ大将」の主人公、風大左衛門から来ている。

新城幸也の身体

Body

Point 1

骨折からの復帰で涙

大腿骨の骨折のときが一番びっくりしました。４年前の２月ですが、とりあえずすぐに連絡して、浅田監督と一緒に会いに行きました。うち（エンネ・スポーツマッサージ）にある機械、インディバを使って、回復の力になれると思っていました。

結果は皆さんご存じのとおり、３か月で復帰しました。５月のツアー・オブ・ジャパンの大阪で脚を触ったときには正直ちょっと「こんな感じの脚だったかな？」と思うくらい、いい感じの脚ではなかった。筋肉の張りとか、なんでこんなところが凝っているんだ？というところがありました。

ところがレースを重ねて毎日マッサージすると、本当にカンナで削っているようにどんどんキレイになっていって、５日の間に無駄なものが削れていった。指がスッと入るようになったのを覚えています。そして伊豆ステージで勝った。涙が出るくらい感動しました。

Point 2

筋肉が箱のようになって内臓を守る

新城選手の身体のポイントは腹腔です。テレビなどで見たことがあると思いますが、新城選手は力を入れるとお腹がプクッと膨れます。あれは体幹がしっかりしていて、お腹に箱があるようなイメージなんです。胃袋に空気を入れているんじゃなくて、お腹の力こぶみたいなものです。

お腹には、一番上に横隔膜、一番下に骨盤底筋群というのがあります。それから前には腹横筋という、お腹の横の筋肉があります。これは腰の方までできています。さらに背中の脊柱のキワに多裂筋というのがあります。新城選手はこの辺がしっかりしているんです。これによって自転車の乗車姿勢が安定しています。

ここが弱いと、疲れてくると体勢が崩れてくるんです。そうなると内臓に負担がかかる。彼の内臓は箱で守られているようになっていて、何を食べても消化できるし、どこでも寝られるんです。



「日々、カンナで削っているかのようにキレイになる筋肉」

Point 3

初めて新城選手を触ったとき

一番最初に身体を触ったときのことも覚えていますよ。お世辞じゃなく、すごくいい筋肉をしているな、と。彼の身体を触った後に強くない選手を触ると、その辺の筋肉の違いはすごく分かる。強い選手は筋肉が柔らかくて、しっかり付いています。そうではない選手は筋張っていて、食べたらマズそうです。随分煮込まないと食えないだろうなと（笑）。彼がチーム・バンに来て、21歳ですぐにエースでしたからね。強いヤツっていうのはここから強いんだなと思いましたね。

当時、日本人選手がツール・ド・フランスなんて話すと鼻で笑われるくらいのことでした。まさか自分たちが昔から知っている選手がここまで行くというのは夢のようです。僕らがブリヂストンでフランスのレースを走っていた頃なんて、本当に鼻で笑われるような感じでした。そういうことを思うとうれしいというか、夢みたいな感じです。ありがたいですね、本当に。彼が現役でいる間は一緒に見ていきたいと思っています。

Yukiya Arashiro
Episode
4

新城が駆った歴代バイク

Bike

新城の場合、チームから毎年ノーマルロードが2〜3台、さらにTTバイクやパヴェ用のスペシャルバイクなどが用意されるのが普通だ。ここではアンカーエスポワール時代から今年のバイクまでの14台をお見せしよう。

text&photo◉大前　仁



梅丹本舗・GDR
グラファイトデザイン・GDR
●ゴルフのカーボンシャフトで知られるグラファイトデザインによるフレームGDRのプロトタイプ。試作を繰り返し、量産へと煮詰めていった。デュラエースはまだ10スピード

2008



Bboxブイグテレコム
タイム・RXRアルチーム
●Bboxブイグテレコムに移籍した新城はタイムに乗った。同時にクランク長は172.5㎜に変更。ヨーロッパのレースは170では戦えないと指摘された。11スピード

2009

新城のバイクをこうして一覧してみると、ブイグテレコムからヨーロッパカー時代のコルナゴが一際目立つ。主にC59を4年、C60を2年乗ったことになるが、それ以外にもM10やV1r、CXゼロなど何種類ものバイクを乗り継いできている。

バイクに限らず、プロとして供給された機材には不平不満をほとんど言うことのない新城だが、特にコルナゴに関して、そういったコメントは皆無だった。確証はないが、おそらくコルナゴC59あたりの剛性感が、新城にはぴったりフィットしていたような気がする。

ライディングポジションに関して見てみよう。公表できる詳細なデータはないが、写真の15年間を通してそれほど大きな変化は見られない。変わったのはサドルの後退幅くらいで、途中からはオフセットゼロのシートポストを使うのが標準になっている。前乗りになったということだ。

フレームは寸法を変えることができないので、ハンドルポジションを下げたくて薄いヘッドパーツを用意したり、苦労した部分もあったようだ。ブイグに入ったときにクランク長を172・5にさせられた（いくつにする、と聞かれて「これまでは170です」と言ったら、プロではそれは通用しない、と172・5を装着された）のも、慣れてしまえば大丈夫らしい。

ブイグ〜ヨーロッパカー時代のサービスコース（メカニックルーム）には新城のポジションに関するファイルがあって、おそらくその変遷も

2010

Bboxブイグテレコム
コルナゴ・C59
●ジロの山岳個人TT前に撮影したコルナゴは、珍しくコンパクトドライブのチェーンホイールが装着されている。ホイールもハイペロンと軽量化が意識されている



2006

チーム・バン
ブリヂストンアンカー・RCS7
●チームのエース級がアンカー・RCS 9を使ったのに対し、新城にはカーボン＋アルミハイブリッドのRCS 7が与えられた。バーテープはオージーケーのコットンタイプのもの





チームヨーロッパカー
コルナゴ・C60

●2度目のジロ出場を祝ってエルネスト・コルナゴから贈られたピンクのコルナゴ。マリア・ローザも着ていないのにと当初は少し気恥ずかしかったが、今やお気に入りの一台

2014



チームヨーロッパカー
コルナゴ・C59

●コンポーネントは電動化され、カンパニョーロ・スーパーレコードEPSを使うようになった。全日本選手権のために一時帰国したときに撮影、梅丹のシールが貼られている

2012



チームヨーロッパカー
コルナゴ・M10

●ペダルがルックに変更。モノコックカーボンのM10より新城はC59を好んでいたフシもあるが、"日本"と入ったこのバイクも大切にしている。ハイペロンはおそらく、たまたま

2011

記されているはず。同じように年に1回か2回日本代表として走るときにも、ポジションを確認したり、スペアバイクで再現するため、メカニックサイドで新城のポジションをメモしている。日本ナショナルチームのメカ、西勉が記録しだものをチラッと見たことがあるが、そのイタリア仕込みのポジションシートにはスゴいデータが書き込まれていた。

コンポーネントの変遷も興味深い。新城は日本の選手だから、初めて手にしたバイクのコンポーネントはシマノだったはず。「最初はコレじゃなかったです」と指先をヒラヒラさせたので、子供の頃のロードバイクのシフターは、ダウンチューブに付いたいわゆるWレバーだったようだ。ブイグに入り、初めてカンパニョーロを使うことになったが、慣れてしまえばその操作感や、シフターがアップとダウンで独立していることなど、使いやすく感じていたようだ。現在はシマノ、それも全てDi2だ。

プロツアーチームの中で、カンパニョーロはシェアをシマノと分け合っている時代があったが、電動化やスラムの参戦などを経て、カンパのシェアが減少していた。フランスのチームであるヨーロッパカー、そこで使われるイタリアのコルナゴ、そしてカンパのコンポーネントが新城の仕様だった。2014年、カンパの新しいチェーンホイールがジロで使われたとき、そのうちの1チームがヨーロッパカーだった。「新しいやつですよ」と新城がこっそり教え

2015

チームヨーロッパカー
コルナゴ・V1r

●空力をより意識したV 1rはリヤブレーキをBB後方に配置したが、当時まだダイレクトマウントのブレーキがカンパニョーロになく、コルナゴネームの入ったブレーキ本体が付く



2013

チームヨーロッパカー
コルナゴ・CXゼロ

●ツール最終日、チームバスからひょっこり出てきた新城に、その日乗るバイクを持ってもらった。余り使わなかったCXゼロだが、シャンゼリゼの石畳を意識してのチョイス









バーレーン・メリダ
メリダ・スクルトゥーラディスク

●メインバイクをリアクトからスクルトゥーラにチェンジ、さらにチームの意向でディスクブレーキ仕様がノーマルに。タイヤはコンチネンタルのプロチーム用チューブラー

2019

バーレーン・メリダ　**メリダ・リアクト**

●ハンドルまわりがヴィジョンになり、メーターがSRMに変わった他は前年とほぼ変わらない。サドルはプロロゴを愛用。ツアー・オブ・ジャパンで帰国したときの仕様だ

2018

ランプレ・メリダ
メリダ・リアクト

●2012年のロンドン五輪でスペシャライズドが出場選手に特別カラーを供給したのに端を発し、リオ五輪ではメリダが蛍光グリーンのフレームを用意した。クランクはローター

2016

てくれたものだ。シマノに似ていると思ったのは、ここだけの秘密。

もちろん、新城はプロだから供給されたものに不満を言ったりはしない。しかし、ランプレに入ってコンポーネントがシマノに戻ったとき、「カンパが懐かしい」と言ったのを、筆者は確かに聞いた気がするのだ。

グラファイトデザインのフレームについても述べなければなるまい。

チーム・バン時代はシーズン途中での経営難を経験し、チーム存続が危ぶまれた頃、プロが使うゴルフのカーボンシャフトで有名なグラファイトデザインが、新城たちのチームのスポンサーとして名乗りを上げた。そして手巻きのパイプや東洋フレームによる角度違いのハンドメイドラグ（アルミやステンラグも!）、プライスレスなプロト製作を経て2008年、GDR（グラファイトデザインレーシング）は作られた。

新城が乗った年のGDRのプロトバイクは、何台作られたか定かではない。同年、北京五輪に出た宮澤崇史は、まったく性質の異なった2台のGDRを持っていったというのは有名な話だし、埼玉・秩父にある同社の工場に選手が走っていき、その場でフレームパイプを差し替えて走って帰ったなどという、クロモリには考えられない（カーボンであっても容易な作業ではない）試作なども伝説に残る。いずれにせよ、新城が乗ったフルオーダーのフレームは、後にも先にもこのGDRだけだろう。

同社は2016年に自転車事業から撤退している。

2020

バーレーン・マクラーレン
メリダ・スクルトゥーラディスク

●ツアー・ダウンアンダーで撮影された2020バイク。チームカラーにアッセンブルされ、ホイールがヴィジョンになった以外は昨年とほぼ変わらず。メーターはガーミン



2017

バーレーン・メリダ　**メリダ・リアクト**

●デュラエース9100シリーズの電動メカがデフォルト仕様。ハンドルはどちらかといえば一体型を新城は好むが、これはFSAの別体型。ホイールはフルクラムを使っていた



Fumiyuki Beppu
Episode
1

今再び、自転車の上で全てを懸ける

別府史之の

決意
Determination



無理してもまっすぐ走る。そんな新人時代の誓いは貫き通した。
苦しくても決して自転車を諦めなかった。サドルの上で生きてきた。
別府史之37歳。今は走る喜びをかみしめる。

text●宮本あさか
photo●田中苑子／辻　啓／佐々木美和子／BettiniPhoto©2017


DÉPARTEMENT
BOUCHES-DU-RHÔNE
DELKO
この道の先に
NIPPO
ONEPROVENCE
many futures
LOOK
795 BLADE RS



命じられた仕事をきちっとこなそうと、ひたすら努力してきた

プロフェッショナルとして仕事を全うする

別府史之を語る時に、決して欠かすことのできないキーワードだ。16年という長いプロ生活の間に、幾度となく繰り返し、本人の口から放たれてきたこの言葉は、間違いなく強烈な自負心の表れである。

ただきっと、ときに、これは自分の心を守るための固い鎧でもあった。

だって日本ではいまだマイナーな自転車ロードレースの代弁者として、正しくあらねばならない。自分が入ったことで居場所を失い去っていった、たくさんの選手たちのためにも、プロとしてふさわしい走りを示し続けなければならない。

人一倍責任感の強い別府は、仕事に全力で取り組んだ。あらゆる葛藤を胸の奥にしまいこんで。

「チームから1人を勝たせなきゃならないスポーツで、自分がエースに指名されなければ、他人のために働くのが当然の世界です。自分で行きたかった、自分で行ってたらもっといい成績が出せた……っていう機会なんてそれこそ何度だってありますよ。文字どおり、苦い汁をなめてきました」

野心がなかったわけではない。もちろんだ。ただ別府には、チームメイトを出し抜くことなど、絶対にできなかった。

「真面目すぎるんですね。自分を出せずに、自分を殺してしまう。ホントはこういう競技だから、自分が自分が、って前に出ていかないとバカを見ちゃうんですけど」

プロ2年目の2006年に出演したTV番組「情熱大陸」のラストシーンの「好きに走っていいんだよ」というナレーションを、今でも忘れることができない。

「……そりゃあ好きに走るかどうかなんて、自分の自由です。でも、そこはやっぱり、自分のプライドが許さなかった。命じられた仕事をきちっとこなそうと、ひたすら努力してきたんです」

自転車の上だけは素顔に

日本ではほぼ無敵だった別府が、勝ちたくないはずはない。そもそも子供時代から、負けることは大嫌いだった。

「ドッヂボールでも運動会のかけっこでも、ちっちゃい頃は負けるとすぐに泣いちゃうタイプ。まったく強い子じゃなかったです。隅っこですっとめそめそ……」

高校卒業と同時にフランスに渡ると、持ち前の負けん気にさらに拍車がかかった。

「身体能力だけなら、ヨーロッパ人の方がやっぱり筋肉質だし、パワーもある。自転車文化の面から見たって、日本から来た僕に比べたら、やっぱり奴らの方がアドバンテージがある。だけどそんなこと言ってられないじゃないですか。そんなことぐだぐだ言ってたら、最初から負けを認めているようなもの。フィジカルで負けてるのに、気持ちで負けてたら、全部負けちゃう。だから気持ちだけは強く持って、意識を高く」

今だって、物事に動じなくなったわけではない。人前でめそめそしなくなっただけ。嫌なことがあれば気分は落ちる。誇りをもってやってきたはずの仕事が、結果につながらなかったり、評価してもらえなかったりすれば、泣きたくもなる。

「気持ちを抑え込んでいるところはあります。大人になればなるほど表には出せないから……。でも、自転車の上でなら、本音をさらけ出せる。一人で走りながら涙を流したことが、何度もありますよ」

ペダルを回している間だけは、ただ自分のための時間。よそゆきの顔を脱ぎ捨てて、素の自分になる。

「誰かに癒やしてもらえるわけじゃないから、自分で解決しなきゃならない。だから遠乗りに出かけて、きれいな景色を見て、風になって。そうして時間をかけて走っているうちに、思い出すんです。ああ、これこそ僕の一番やりたいことだ。自転車で走ることこそが、僕にとっての幸せなのだ、って」

限界まで突き詰める感覚

サドルの上はまた、別府にとって、命を懸けた戦いの場でもある。

「もちろん外を走って、自転車を目一杯楽しんでいますよ。でも、『楽しい』というよりは、むしろ『生きている』っていう実感を得られるスポーツかもしれません」

機材や数値は、プロとして重視する。ただしそれ以上の興味もない。

「自転車というマシンが好きで始めたわけじゃない」と語るように、機材へのこだわりも、数字への挑戦意欲も、別府にはほとんどない。持つのはただ、勝負への執着心のみ。

「どのスポーツも勝ち負けを競うことには変わりないんですが、これほど闘争本能をあおられて、身体能力

の限界まで突き詰められる競技って、自転車以外にはそうそうない。この世界に似てると唯一思えるのが、ボクシング。あの精神状態、すごく好きなんです」

かつて別府は、自分をボクサーと比したことがある。勝つべき機会、自己を解放せねばならないレース――特にジャパンカップや全日本選手権、日本代表ジャージをまとって走る大切な大会等々――では、野獣のような「獲ってやる」という精神で挑むのだ、と。

「ただボクシングは3分間という短時間でラウンドを争っていかなきゃならないけど、自転車は半端ないほどの長距離で長時間の戦い。しかも雪とか雨とかにも立ち向かわなきゃならないし。まるで修行僧みたいな食生活を強いられるし、1年の半分以上はレース転戦だし。しかも一歩間違えれば、本当の意味で、死と隣り合わせですからね」

これほど自己の命を削りながら走っても、しかも自転車で勝ちをつかめるチャンスは極めて少ない。リングに上がった2人のうち、必ず1人が勝者となるボクシングとは、根本的に異なるのだ。

「チームから『いい走りをしたね』って言ってもらえたら、それで満足です。勝った負けたの成績だけではなく、『走り』を評価されるというのはやっぱりうれしいです。でも、勝った時や逃げに乗った時、自分の全てを出し切れた時に味わう『生きている』という感覚は、また別格で







すけどね」

顔の傷が教えてくれた

死というものに、自身も一度、近づいた。少なくともキャリアの死は、本気で覚悟した。2003年6月、プロ入り前のことだ。

「U23版パリ～ルーベで13位に入った翌日でした。マルセイユに夜通しかけて帰ってきて、朝方みんなで練習に行ったんです。そしたら側溝にはまって、顔からまっすぐ落ちた。血だらけになって、30針近く縫う大けが。フランケンシュタインみたいに、顔中を包帯ぐるぐる巻きですよ」

そこそこ走れてはいたけれど、いまいちぱっとした成績が出ない。プロになる覚悟で渡欧したものの、それがどれだけ難しいことなのかを肌で感じ始めた矢先の、ひどい打撃だった。

「青春時代を犠牲にして、大切な時間をたくさん費やして、こんなに努力してきたのに。ああ、このままプロになれずに辞めていくんだな……。こんな考えが頭の中の9割以上を占めてました」

しかし20歳の別府は、絶望の海に沈む代わりに、力強く生まれ変わった。すぐに練習を再開した。それまでもヨーロッパ選手に負けぬようトレーニングしてきたつもりだが、以降は「他人の倍」努力した。毎日やれるだけやろう、と一日中走り続けた。

「この顔の傷と一緒にプロになりたい、って思ったんです。いや、プロ

になりたい、ではなく、絶対にプロになる、プロにならねばならない、っていう決意でしたね」

いまだにうっすらと顔に残る傷が、気にならないわけではない。事故直後は他人の視線が苦痛だった。注意をそらすために、左耳にピアスを入れた。今ではさすがにコンプレックスはないけれど、いわゆる「自撮り」は苦手だ。

「傷跡があるからって、自分が醜いと感じてるわけじゃありませんよ。普段はまったく気になりませんし。ただ……けがをしたせいなのか、外見ではなく、内面の自分の良さを見て欲しい、っていう意識が強くなりました。自分自身でも、内面に目を向けてもらえるよう、より努力するようになりましたし」

もちろん競技中の写真を撮ってもらえるのは、別府にとって、すごくうれしいこと。だって自分が一番輝いているシーンだと思うから。

「普通の人だったら大惨事ですよね。でも僕は、プロの自転車選手として、顔の傷くらいなんだ、という意気で走ってます。これこそ僕が生きてきた証。そもそも顔だけじゃなくて、体中が傷だらけ（笑）。でも僕にとって、しょせん傷ついたのは外側の『器』。本当に大切なものは、ハートですよ」

2つの家族に支えられて

顔のけががキャリア最大の転機だとしたら、昨年6月の母親の死もまた、人生の大きな転機だった。わずか数年しかプロ生活を続けられない選手も多い中で、なぜ16年も競技を続けられたのか……との問いに、「家族の支えがあったから」と別府は即答する。

持つものはただ、勝負への執着心のみ



「今まで大切にしてきたものが欠けてしまった。そんな感覚があります。これまでずっと日本の家族と二人三脚でやってきて、母親にも支えてきてもらって。まるで当たり前のように存在してきたものが、ある日消えてなくなってしまうなんて、今まで想像さえしなかった」

家族が背中を押してくれたからこそ、プロへの道を突き進めた。「自分の行動に責任を持って判断したのなら」と、大学進学を無理強いせず、両親はヨーロッパ行きを快く許してくれた。おかげで迷いなく競技に打ち込めた。

「ファンから応援してもらうのももちろんうれしいけれど、やっぱり若い選手にとって、親から応援してもらえるってものすごく大切です。自分自身の努力で強くなったわけではあるけれど、一人で好き勝手にやっていけるわけじゃない。家族の理解がなければ、絶対にここまで続けてこられなかったはずですから」

ただ僕は、そのせいで、両親と過ごす時間がほとんどなくなってしまった。重大な決断をしてしまった、大切な時間を失ってしまった……という苦い思いはある。たとえ代わりに得たものが大きくても」

日本の家族はもちろん、フランスの家族ももっと大切にしよう。そう

自然と考えるようになった。愛妻と愛娘との生活を、時折ソーシャルネットワーク上で披露するようになったのも、この頃からだ。

「日本だとアスリートってあまり家族とかの写真って載せないじゃないですか。だから自分もあえて話題にしなくてもいいかな……と。でも母親が亡くなってから、それは違うって悟ったんです。家族と過ごす、この時間は、今この瞬間にしかない。今の自分は幸せで、今の自分の生活の形がこれなんだから、隠さずに出してもいいんじゃないかって」

人間として強くなれ

それでも、あえて同じ質問を繰り返そう。別府がプロとして長年やってこられた秘密とは何か。長い沈黙の果てに、改めて導き出された答えは、「セルフマネジメント力」だった。

「ユキヤが僕の強さを『一人で全部やってるところ』って言ってくれましたけど、そのとおり、僕は何でも自分でやってきた。家族という心の支えがあったとしても、実質は、たった一人欧州で生き抜かなきゃならなかったわけですからね。だから自分で全て環境を整える力、ってのが確かに僕にはある。これは自負でもあります」

自転車のことしか知らぬまま生きてきたら、欧州に来てからも自転車しかやってこなかったとしたら、もうとっくに自転車を降りていたかもしれない。いろいろなトラブルに巻き込まれて、生き残れなかったかもしれない。そんな風にさえ考える。

「だから自転車の強さだけじゃなく、人間としての強さが必要なんです。周囲の人とコミュニケーションもとらなきゃならない。食生活がおろそかになっては体調を崩してしまうから、自炊もうまくできなきゃならない。自転車の練習なんてのは二の次で、つまり『生活』していかなきゃならない。僕の場合は、人間としての基礎が固まった先に、プロの自転車選手という結果があった」

だからこそ若い選手たちにも、「まず人間として面白くなれ」と言いたい。特に「プロ」になりたいならば、自転車以外にも目を向けろ、と別府は強調する。

「アマチュアと違って、プロ選手というのは、人にたくさんのことを伝えなきゃならない立場です。それってものすごく大切なことです。だからトレーナーから送られてきたメニューを、ただ機械的にこなせばいいのではない。どんな風に考え、どんな行動に移すのか。そういうことが重要なんです。いろいろな知識を吸収して、自分の足りない部分を少しずつ埋めていけば、きっと知らないうちに自転車の力も伸びるはず」

ただ目の前のレースだけに

苦労は山ほどした。それでも自分で全てを乗り越え、切り開いてきた。そんな別府の中には、一人の人間としての、確固たる自信がある。

「だから自転車を辞めたあと、何だってできそうな気がします。他のアスリートはもちろん、ミュージシャンや俳優といった違う分野のプロと





遠い先のことは考えない。
ひたすら目の前のレースだけに、自分の全てを注ぎ込む。



Roberto Bettini/BettiniPhoto©2017





Dion Kerckhoffs/CV/BettiniPhoto©2017

会う機会が時々あるんですけど、話してみると結構似てますよ。目指してる方向が。だから自分がその方向さえ見失わなければ……生きてから死ぬまで、その方向へとひたすら進んでいきさえすれば、人としてこれからもちゃんとやっていけるんじゃないかな」

でも、これは、もう少し先の話。

なにしろ前チームとの契約をあえて途中で解除し、37歳で、古巣に戻ってきたばかりなのだから。プロフェッショナルとしての仕事は、もちろん以前と変わらずこなすつもりだ。だけど、ずっと抑え込んできた野心だって、もはや隠す必要がない。

「自分のために好きなように走る喜びを再び味わってます。心から解放されましたね」

シーズン開幕時は五輪選考を意識もしたが、今はポイント収集にはこだわらない。新型コロナウイルスによる外出制限で、まったく外に乗りに行けなかった55日の間に、自分が本当にすべきことに気がついたから。

「この難しい時期に自転車に乗る意味はあるのか……って自問自答を繰り返しました。で、結局導き出された答えは、自転車の上でこそ『生きている』と実感できること。やっぱり好きなことをやっている時間こそが、つまり自転車で走っている時間こそが、僕にとって尊いものだということ」

だからシーズンが再開したら、この気持ちを思い切り走りにぶつけていく。最高のパフォーマンスを披露し、選手本来としての魅力を見せつけると誓う。

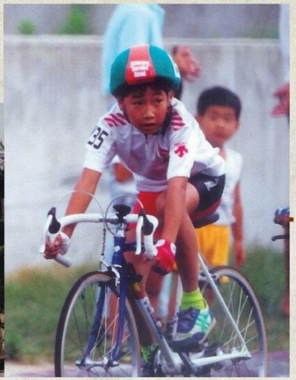
「今の僕にできるのはそれだけ。とにかく全力で戦うだけ。遠い先のことは考えない。ひたすら目の前のレースだけに、自分の全てを注ぎ込む」

これこそ本物の自転車競技。こう言い切る別府史之の声は、決意にみなぎっている。

プロになって
16年目

所属したプロチーム数
6チーム
※名称変更を含まない





グランツール出場回数
ジロ **4**回
ツール **1**回
ブエルタ **1**回





オリンピック出場回数
2回

世界選手権出場回数
8回
※エリートカテゴリーロードレースのみ



5大モニュメント出場回数
ミラノ〜サンレモ **1**回
ツール・デ・フランドル **5**回
パリ〜ルーベ **5**回
リエージュ〜バストーニュ〜リエージュ **7**回
イル・ロンバルディア **2**回

初めての自転車

補助輪付き自転車で転んだ。これがサドルの上での初めての記憶。ただし3歳の頃には、早くも補助輪なしで乗り回した！

「自分のテリトリーが広がっていく感覚」に夢中になった。小学1年生でＭＴＢに出合ってからは、日が暮れるまで遠乗りの日々。出先でおいしいパン屋さんを見つけては、学級新聞に「オススメ！」なんて投稿もした。

ずっと兄のおさがりばかりだった。初めて自分専用を手にしたのは高学年になってから。子供用ロードレーサーで、メーカーはパナソニック。

「車輪が小さくて、兄たちについていくためには、必死にくるくる回すしかなかった」

大人用自転車に乗り換えた日は、まさに「足かせ」が外れた日。大きな車輪でこぎだした瞬間、とっくに兄を超えていることに気がついた。

キャリア最大の転換点

小学1年生で、プロの存在を知る。きっかけは長兄の始。宇都宮で行われた世界選手権を、兄がたまたま目にしていたのだ。競輪の渡邊努率いるワタナベレーシングサイクルに入団し、レースへ傾倒していく。

プロになりたい、中学生の頃そう思った。同じ頃、4学年上の匠が、欧州で活動を始めた。

初めての海外遠征は高2の夏。ジュニア日本代表としてツール・ド・ラビティビ（カナダ）を戦い、高い



Fumiyuki Beppu
Episode
2

別府史之の 歴史

History

ペダルを回して34年。
競技に打ち込んで29年。
ツール出場や5大モニュメントの完走は、
特に16年というプロ人生は、
そこに至る長い日々の上に成り立っている。

photo◉佐々木美和子／田中苑子／辻　啓／Shojiro Nakabayashi ／ jeep.vidon ／ BettiniPhoto©2006、2007、2008、2009、2011、2013、2014、2017、2019、2020

1983年4月10日
別府家三男として神奈川県茅ヶ崎市に生まれる。

1991年
MTBレース（シマノRE-EX）に初参加。

1992年
ワタナベレーシングに所属。小学3年生でロードレース（シマノ鈴鹿ロード）に初参加。

1994年
小学5年生でロードレース（パナソニックカップ）初優勝。

1999年
神奈川県立藤沢北高等学校入学、自転車競技部に所属する。

2000年
全日本ジュニアTT優勝。

2001年
全日本ジュニアロード優勝。アジア選ジュニアロード優勝。

2002年
チームブリヂストン・アンカー所属。高校卒業直後の3月下旬に渡仏、ヴェロクラブ・ラポム・マルセイユ（フランス）へ派遣。

2003年
パリ〜ルーベ・エスポワール（U23）13位、全日本U23ロードレース優勝。

2004年
ロンド・ド・リザール（U23）山岳賞獲得、ジロ・デル・ヴァッレ・ダオスタ（U23）第1ステージ優勝。



2005年
ディスカバリーチャンネル・プロサイクリングチーム（アメリカ）所属。日本人初のUCIプロツアー所属選手に。



2006年
ディスカバリーチャンネル・プロサイクリングチーム所属。全日本ロード＆TT初優勝。

2007年
ディスカバリーチャンネル・プロサイクリングチーム所属。ツール・ド・ロマンディ第4ステージで2位に入り、日本人初のUCIプロツアーポイントを獲得。

＼ロマンディで逃げ切り！／





2008年
スキル・シマノプロフェッショナルサイクリングチーム（オランダ）移籍。アジア選ロードレース優勝。北京五輪出場（ロードレースDNF、個人TT39位）。



2009年
スキル・シマノプロフェッショナルサイクリングチーム所属。ルート・ド・シュド第1ステージ2位、総合山岳賞を受賞。ツール・ド・フランス初出場（第3ステージで8位、第19ステージで7位、最終ステージ敢闘賞獲得、総合112位）。



ツール初出場！

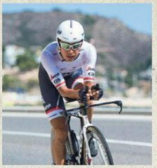




2010年
チーム・レディオシャック（アメリカ）へ移籍。



次ページに続く！





2016年

トレック・セガフレード所属。アジア選ロードレース3位、ブエルタ・ア・エスパーニャ初出場（総合120位）。3大ツール全出場・全完走者に。

ティレーノでは東日本大震災の被害者に先頭で黙祷を捧げた





2015年

トレック・セガフレード（アメリカ）所属。4度目のジロ・デ・イタリア（総合117位）。ジャパンカップクリテリウム優勝。

チームメイトG・ニッツォーロのポイント賞獲得のために尽力！





Luca Bettini/BettiniPhoto©2014

2014年

トレック・ファクトリーレーシング（アメリカ）移籍。3度目のジロ・デ・イタリア（総合82位）。全日本TT 3度目の優勝。ジャパンカップクリテリウム優勝。







2013年

オリカ・グリーンエッジ所属。



GW/BettiniPhoto©2013

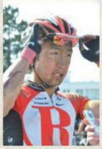
2012年

オリカ・グリーンエッジ（オーストラリア）に移籍。2度目のジロ・デ・イタリア出場（総合121位）。ロンドン五輪出場（ロードレース22位、個人TT24位）。



2011年

チーム・レディオシャック所属。全日本ロードレース＆TTそれぞれ2度目の優勝。日本人初の5大モニュメント出走＆完走を達成。ジロ・デ・イタリア初出場（第1ステージチームTTで2位、第10ステージで区間フーガ賞獲得、総合67位）。





全日本はロード&TTのダブルタイトル獲得！





評価を得た。プロになれるかも。本気で信じ始めた。ヴァンデンブルックやウルリッヒに憧れた。

この「プロになりたい」「なれるかも」という思いは、2003年、「ならねばならぬ」との覚悟に変わる。パリ～ルーベU23の翌日、練習中に落車し、顔に大けがを負った。血だらけになり、包帯でぐるぐる巻きにされ、別府いわく「覚醒した」。

わずか約3週間後、全日本選手権U23を独走で制する。2位以下に5分近い大差をつけて。

2009年ツール

ずっと夢見てきた大舞台だった。決して完走を目指したわけではない。それでも落車や不調を乗り越え、たくさんの人に支えられ、とうとう最後の大きな峠を上り切った。

モン・ヴァントゥの山頂で、自然と涙があふれ出た。「やった！やりとげたぞ！という気持ちになったことが、そこまで一度もなかった。でも、あの時、初めてそういう達成感を味わった」

最終日は心の底から楽しんだ。「自由に走る」と宣言し、シャンゼリゼで逃げた。「ここまでやってきてよかった」。しみじみ実感した。敢闘賞というご褒美もついてきた！

絶対に忘れられない一日

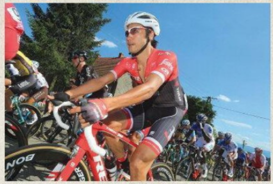
そもそもが特別な大会だ。2012年ロンドン、人生2度目のオリンピック。日本からは家族が総出で応援に来た。直前に他界した恩師、渡邊努に捧げるため、自分の自

Dario Belingheri/BettiniPhoto©2017



2018年 トレック・セガフレード所属。アジア選チームTT優勝、個人TT4位、ロードレース2位、アジア大会ロードレース2位。

2017年 トレック・セガフレード所属。アジア選ロードレース4位、全日本選手権ロード2位。



Ilario Biondi/BettiniPhoto©2017

Luca Bettini/BettiniPhoto©2019

2019年 トレック・セガフレード所属。GPドゥナン（3月）で落車し、初めての鎖骨骨折。全日本TT 3位。







Ilario Biondi/BettiniPhoto©2017

Tommaso Pelagalli/BettiniPhoto©2020

2020年 NIPPO・デルコワンプロヴァンス（フランス）へ移籍。





転車人生の全てをぶつけようと誓ってもいた。

作戦どおり、序盤から逃げた。最終盤で有力勢がジョイントをかけ、32人にまで膨れ上がった先頭集団にも、別府はきっちり踏みとどまった。調子は良かった。

しかしラスト8㎞でヴィノクロフとウランが飛び出してからが、ひどく難しかった。バッキンガム宮殿前に引かれたフィニッシュラインへ向け、残された30人はお見合いを始め……3位争いはスプリントへともつれこむ。「クリストフの番手を争いつつ、最終コーナーを抜けた。そこからもう少し長いと思ってたんだけど」。別府は距離を見誤った。

8年たった今でも、最高の走りができた、と誇らしく胸を張れるレースだ。同時に、過去最大の後悔をも、いまだにかみ締めている。

5大モニュメント&3大ツール

単なる「肩書程度」と本人は謙遜する。しかし2020年現在、5大モニュメント全てを走りきった現役はわずか16人しか存在しない。うち3大ツールを全完走したのは11人。さらに世界選手権とオリンピックの完走も併せると、別府を含めたった6人。「そう考えると、自分って、かなりタフな部類なのかも」。

むしろたくさんの国を訪れてきたことの方が印象深い。歴史が大好きな別府にとって、レースは「観光では絶対に行けないようなところを走り、その土地の真の空気に触れる」機会でもある。今年初頭にはアフリカで「すごい衝撃」を味わった。いまだ南米を走ってないのが、ちょっとだけ心残り。

記憶
Memory

別府をよく知る5人が語る

3兄弟の末っ子として、幼少期は兄の背中を追い、プロを志した。その道のりは、同じくプロを目指す後輩からしたら模範となり得る。別府のこれまでを見てきた5人にその素顔を聞いた。



Davy Rietbergen/CorVos/BettiniPhoto©2018

text◉小林徹夫/宮本あさか/吉本 司 photo◉加藤 智/田中苑子/jeep.vidon/BettiniPhoto©2018/編集部

フォア・ザ・チームの精神

別府 始
Hajime Beppu

Memory 1



Profile
1977年生まれ。別府3兄弟の長男。ロードレースの実況・解説などサイクリングキュレーターとして活躍。毎週木曜日にZwiftをしながらレースの話題を語る動画が好評だ。

「フミはとにかく負けず嫌い。小学2年生の頃からMTBレースに出るようになったのですが、当然ながら体の大きな6年生には勝てないわけです。彼はそれが本当に悔しかったみたいで。でも中学1年生になると、ロードレースで3年生を負かすんです。この頃からでしょうか、フミはツールに出なきゃいけない、出させたいと思いはじめたのは」。そう語るのは別府家の長男、始さんだ。

兄のそんな思いも乗せて、別府は現在までグランツールの全てを完走している。始さんは別府が厳しいプロレースの世界で16年のキャリアを重ねてきた理由をこう語る。

「根は頑固だけど、フミはコミュニケーション能力があって、周りとの関係を上手に調整しながら自分のやりたいことをやっていける。ロードレースはチーム競技だから、そこから外れては駄目だし、でも人に譲ってばかりだと損ばかりしてしまう。

フミは自分の役目でもないのにボトルを取りに下がったりと損な役回りをやってしまうところもあるんですけど、でもそれは彼がチームとして結果を出すことを常に考えているからです。アシストするにしても自分が勝ちに行くにしても、自分が何を求められているかがよく分かっていて、それに対して情熱を持って挑めるというのも、フミがチームから必要とされるところなのでしょう。

そこは新人の頃にディスカバリーチャンネルで学べたのは大きかったですね。あのチームはランスという絶対的なエースがいて、選手の役割がはっきりしていました。ベテランのJ・ヒンカピーなどからいろいろ教えてもらえたことも、彼には良い経験だったのでしょう」

パッションの塊

別府 匠

Takumi Beppu

Memory 2

「僕ら兄弟の存在もありましたけど、当時の神奈川の湘南地区ってミヤタ、NIPPOの実業団チームや清野慶太さんとか、ヨーロッパのレースを経験した選手も多くて、フミはそうした人たちと触れることで、必然的に若い頃から自転車選手としての目標が明確でしたね。彼がプロになれたのは、そんな環境も影響したのでしょう」と90年代の中頃を振り返るのは４歳年上の兄、匠さんだ。

匠さんは海と山が近く練習環境に恵まれたこの地元を“神奈川のトスカーナ”と例えるが、それこそ地形だけでなく年配者が若手を自然と育てるヨーロッパのような環境が当時は整っていたのだろう。しかしそれだけでプロになれたのではなく、別府のメンタルや努力による部分が大きい。

「フミはとにかく負けず嫌い。それこそ自転車を始めた頃、４つも６つも上の兄弟に負けたくないって思っていたし、常に年上の選手に負けたくないと挑んでいましたからね」

もう一つ匠さんが別府に感心しているのが「メンタルの強さ」と「自転車レースに懸ける思いの強さ」だ。

「フミは不利な状況になってもすぐに諦めないです。青森であった全日本（2017年、落車の後で２位まで驚異の追い上げ）にしてもそう。常に何か周囲を驚かせることをやってやろうという気持ちがある。そういうフミの自転車レースに懸ける熱い情熱が、彼といろいろな人をつないでいるところはあります。職人みたいなところがあって、派手さはないけれど、昔から自分がやるべきことをコツコツと積み上げてスキルアップできているから、今でも厳しいプロレースの世界にいられるのでしょうね」



Profile
1979年生まれ。別府３兄弟の次男。10代より欧州でレース活動を行う。チームNIPPO、愛三工業レーシングで活躍した後、2001年から愛三工業チームマネージャーに就任。

道を示してくれた大先輩であり、いつか超えたい存在

石上優大

Masahiro Ishigami

Memory 3

ずっと憧れであり、指標でした。学校は違うんですが、高校の部活の顧問は同じだったので、別府さんの高校時代の話をいろいろ聞いては「超えてやる」って常に思ってました。例えば別府さんは18歳で全日本ジュニアを獲ったから、じゃあ僕はそれより１年早く、とか。

初めてお会いしたのは小学６年生の冬（2009年）。箱根旧道を走っていたら、別府さんが後ろから追いついてきて……一緒に峠道を上ってくれたんです。僕は息をゼイゼイ切らしながら上ってたのに、別府さんは軽々と流してたことを覚えてます。

まさに「憧れのスターが目の前に」という状態です。だって、その夏に別府さんが出ているツールを見て、ものすごく熱狂しましたから。別府さんに会った瞬間から、プロになりたいという夢が、さらに明確になった気がします。

実はエカーズのトライアウトに合格（2011年）した時には、生意気にも報告したんです。そうしたら「自分のことのようにうれしいです。かかとをしっかり地につけて、着実に段階を踏んでいってください」というメッセージを頂きました。

日本では負けなしの状態で欧州に乗り込み、欧州のアマチュアチームでレベルを積み、そしてプロへ。別府さんのプロまでの道のりは、いわば模範。僕ら若い世代は単に後ろを追いかけ、まねしてるようなものです。

でも、別府さんは苦労して今の居場所を勝ち取った。アマ時代のお話を聞くと、相当に大変だったんだなと実感します。強い精神力で全てを乗り越えてきたからこそ、別府さんからは人間としての「深み」がにじみ出てるとも思ってます。

同じジャージで走るというのは、なんだかピンと来ないですね。だって僕にとってはずっと「見上げる」対象でしたから。もちろん今もすごく尊敬しています。ただ、いつかは……ぶち抜いてやりますよ！

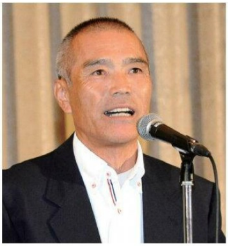


Profile
別府と同じ神奈川県出身で、今季から同じNIPPO・デルコ・ワンプロヴァンス所属。初めて会ったときから「別府さんとは波長が合う」と感じ、積極的に教えを乞うてきたそう。

常に厳しい環境で上を目指したからこそ今がある

高橋松吉
Matsuyoshi Takahashi

Memory 4



Profile 84年ロス五輪で、20年振りの個人ロードにただ一人出走完走し、その後のロード世界大会への道を開く。後にJCF強化コーチとして後進の育成に励む。現在女子チームMOPS監督。

別府君は、私がコーチ時代に彼がジュニアの時から強化していた選手で、当時の印象としては、ヨーロッパで認められる選手になりたいという強い思いがあった選手だね。

兄の匠が日本鋪道（現NIPPO・デルコ・ワンプロヴァンス）で海外を拠点として走っていたことも影響しているだろうし、ジュニアで2度の世界選を走っているから、ヨーロッパのレースの世界がどんなものかはその頃には知っていた。そこで力を試したい気持ちもあったと思うし、ヨーロッパで認められて初めて、そこから先の世界があるという強い気持ちがあった。

ジュニア時代から生意気だったけど、自分をもっと評価してほしいという気持ちもあっただろうし、それくらいの気持ちがないとプロは無理だと思う。日本人同士で固まるのは嫌だと単身フランスに渡り、あえて苦しい環境に身を置いてきたから苦労はしているけど、16年もの長い間、本場のプロチームで走ってこられたのは、プロとしての力があったことはもちろんだけど、何より常により厳しい環境に身を置いて上を目指す意識が強かったことが大きい。

ジュニア時代から同じレベルで走れるライバルがいたらなお良かったと思う。別府君は自分に満足しなかったし、同世代には土井君がいたけど、彼は大学に進んだから、二人で大事な4年間を活動できたらもっと良かった。

ヨーロッパのレースのことを知り、成績に対する正当な評価ができる環境が日本では少ないからしょうがないけど、彼の成長に対する評価が少ないのは残念だね。今後は年齢のこともあるし、長いプロ生活の経験を生かして海外とのパイプ役を務めたり、指導者になってほしい。同時に若い人たちには日本チャンピオンにこだわらず、難しいけど早く海外に出てトライする気持ちを持って欲しいね。

みんなが疲れている時間帯にこそ、真価を発揮する

アラン・ガロパン
Alain Gallopin

Memory 5



Profile 2010・2011年と2014～2018年にチーム監督として別府の出場レースプログラムや練習管理を担当。2018年末限りで退任。AG2R所属トニーの叔父。

初めて話したのは、2009年ツールのバルセロナステージ（6日目）。当時の僕はアスタナの監督で、フミはスキル所属。チームこそ違ったけど、後方から集団に戻ろうとしているフミをちょっと助けたんだ。

そしたら翌日改めて「昨日はありがとう」って言いに来た。お、礼儀正しい奴だぞ……と感心してたら、翌季同じチームになった。以来、ずっと気の合う仲間さ。

持ち味はスピードと持久力。チームTT要員として重宝したし、何より長距離レースで最終盤まで仕事ができた。これは自転車選手にとってとてつもない長所だ。だってみんなが疲れている時間帯に、最前列で働けるんだから。

回復力にも優れてる。ステージレースで日による調子の波が少ない。グランツールをひとつ残らず難なく走り切ったのは、その証拠だ。

フミに後悔すべきことがあるとしたら、「ビッグチームばかりに在籍していた」こと。どうしても脇役に回るしかないし、僕の下ではツールにも連れていってあげられなかった……。もうちょっと小さなチームだったら、自由に走る権利をもっと与えられたに違いないんだ。だってフミにはその実力があった。特にレディオシャック時代は強かった。

でもフミは、いつだって文句も言わずに仕事をしてくれた。ちょっとシャイで、でも冗談も好き。レース後に車で自宅まで送っていくことも多かった。懐かしいな。僕が疲れてると運転を代わってくれもした。居眠りしてるうちに目的地に着いていたこともあった。

僕はもうおじいちゃんだから、2シーズン前に引退したんだ。そういうフミも37歳かぁ。語学堪能だし、業界のことを熟知しているから、この先のことは心配してない。今はただ新しいチームで思い切り走ってほしい。まだまだパンチの効いたとこ見せられるんじゃないかな。



別府史之の身体 Body

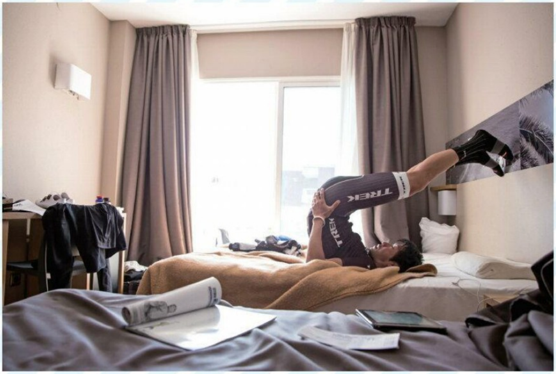
text◉吉本 司 photo◉辻 啓

森 典隆

Profile

宇都宮市で鍼灸・あんま・マッサージ院を開き、宇都宮ブリッツェンの選手なども施術する。学連登録でのレース経験があり、中野喜文さんが活躍する姿を見てこの世界に入った。

「決して特別ではない。努力の賜物」



日本人離れした体型

「私が初めて別府選手の体を施術させてもらったのは2014年のジャパンカップでした。当時はオリカ・グリーンエッジの所属で、その年のジャパンカップはクリテリウムスペシャルチームで参戦したときですね。それ以来、彼が日本でレースをするときなどにマッサージをさせてもらっています」と別府との出会いを振り返るのは森典隆さんだ。

「別府選手の体は、ヨーロッパ選手と比べても見劣りのしない、日本人離れした脚の長さが特徴です。一般の方は筋肉の質がとてつもなくすごいとか、別府選手の体に対して超人的なものを想像するのかもしれませんが、体格に恵まれていること以外、彼に特別な身体的能力がある、または特殊なケアを必要とする選手だという印象はありません」

古傷の影響から上半身のケアを重視

別府はフランスでアマチュアレースを走っていた時代に大きな落車を経験して顔に大けがを負っている。当時は1週間病院のベッドに寝たきりで、不屈の精神を持つ彼でも「自転車を続けるのは正直つらいかも……」と弱音を吐くほどだった。その傷は今も別府の顔に刻まれている。そして別府への施術の特徴は、この落車に起因する上半身のゆがみにあると森さんは語る。

「自転車選手というと脚のケアに注目が集まりがちですが、別府選手は過去の落車で顔にけがを負ったことによる、背部の違和感（上半身のバランスやゆがみ）に対するケアを重視しています。疲れで背部の肩甲骨まわりが硬くなると、引っ張られるように胸筋も緊張してしまい、肋骨の動きも悪くなります。そうなると呼吸がつらくなってしまうので、肩甲骨、肋骨まわりのケアが重要になるのです。呼吸が楽になれば酸素も取り込みやすくなり、乳酸などの疲労物質も除去しやすくなります。私が別府選手を診る場合、レース時が多く良いコンディション（疲れがたまっていない）のときなので、脚の施術はさするだけもしくは行わず、上半身のケアだけということも少なくはありません」

長く選手を続けられる理由

施術中はリラックスしていて、よく話すという別府。その内容はプロレースの現状、日本のロードレースの将来、自らの競技への思いの他にも、ヨーロッパの施術の流行などを伝えてくれることも多く、森さんも別府との会話は勉強にもなるという。

「やはりベテランだけに体のケアに気を配っているのは、話をしていても分かります。昨年の全日本選手権では自身で購入した筋膜リリースの治療器を持ち込んでいましたし。特に最近は、目立って彼の体に変化があるわけではありませんが、さらにセルフケアを大切にしているのが彼の口ぶりからもうかがえますね。やはり自ら体に気を配れるようでないと、厳しいヨーロッパのプロレースの世界では生き残っていけないのでしょう。別府選手がここまで長く選手として活躍できているのは、厳しいレース環境に順応できるよう、絶えずあらゆる努力を怠らないからでしょう」

森さんは、別府は日本の自転車界に大きな影響を与えた選手だが、その体に元々特別なものはなく、ここまで上り詰めることができたのは、彼の努力と情熱がもたらした結果であることを、一般のサイクリストにも分かってほしいと語ってくれた。

Fumiyuki Beppu
Episode
4

別府の走りを支えた
歴代バイクの変遷

Transition

16年のプロ生活で6つのチームを渡り歩き、4つのバイクブランドを駆った別府史之。これまで彼の走りを支えてきたバイクの変遷、そして機材との関わりについて見てみよう。

text◉吉本　司
photo◉大前　仁／田中苑子／辻　啓／Ilario Biondi/BettiniPhoto©2018

2005年のディスカバリーチャンネルでのデビューから今シーズンのNIPPOまで、別府史之が駆ったバイクといえばトレック、コガ、スコット、ルックの4ブランド。彼の16年というプロキャリアの中で最も長く寄り添ったブランドといえばトレックで、その付き合いは11年にも及んだ。故に別府といえばトレックというイメージを持つ読者も多いはずだ。また、余談ではあるが改めて確認してみると、別府はトレックのフラッグシップであるマドンシリーズを、初代から最新作に至るまで全て乗っているのだった。恐らく現役プロ選手では別府だけだろう。

そこで今回は別府が全日本選手権など国内レースに参戦する際に帯同していたという元トレック・ジャパン勤務の野口忍さんに、別府のバイクにまつわる話を伺った。

バランスのとれた機材へのこだわり

「フミは機材に対して特別うるさい印象はないのですが、繊細な感覚は持っていましたね。ハブ軸からハンドルまでの距離をはじめ、ポジションに関わる数値を記した紙を持っていて、練習中にときどき止まっては各部の寸法をメジャーで測って確認をしたりしていました。またブランドによってはディスクブレーキのタッチにもシビアな面がありました。

彼はこだわるところはしっかりこだわりますが、それ以外はメカニックに任せるので、仕事自体はやりやすかったですね。マニアではないのですが機材には関心があり、フィーリングを繊細に感じ取れるので、テストでもしっかりフィードバックを得られる選手という印象です」



2005～2007
トレック

●別府のデビューイヤーは、トレックの名機、5000シリーズの設計思想が色濃く残る初代マドンがチームの主要機だった



2008～2009
コガ

●ツール・ド・フランスで完走を果たした際の相棒はオランダのコガ。オーソドックスな作りのカーボンフレームだった

2010～2011 トレック

●レディオシャックでは、マドンは3代目へと進化している。このときは既にH2フィットの仕様に乗っている





2012～2013
スコット

●オリカではスコットのエアロロード、フォイルを駆る。以前のセッティングよりもハンドルとサドルの落差が大きく見える



2014～2019
トレック

●トレック第三期はエアロ系のマドンと軽量系のエモンダを主に使い分ける。マドンの平地での速さは別府のお気に入りだった

　プロ選手は与えられた機材で走らなければならない。それ故、機材に細かすぎではストレスをためるだろうし、かといって無頓着では的確に使いこなすことができない。野口さんのコメントからも分かるとおり、別府の機材に対する接し方は良いバランスだったと言えるだろう。

H2フィットで パフォーマンスを改善

　そんな別府だが、ポジションについてはプロ選手のセオリーとは少々一線を画す点もあり、悩ましい部分もあったようだ。多くのプロ選手といえば、サドルとハンドルバーの落差が大きな〝低くて遠い〟ポジションを想像する。しかし別府の場合は、やや上体を起こしてリラックスできるポジションをとっているのが特徴で、それは彼のトレック時代のフレーム選びに現れている。

　最新モデルでは選択肢を整理したとはいえ、トレックといえば同じモデルでもヘッドチューブの長さに異なる寸法を展開することにより、プロ選手からホビーライダーまで最適なフィッティングを提供してきた。

　かつてのマドンではH1、H2、H3フィット（数字が大きくなるにつれて長くなる）というように3種類のヘッドチューブが用意されており、多くのプロ選手は最も短いH1を選んだが、別府が愛用したのはそれよりも長いH2。ちなみに彼以外でこの仕様に乗っていたのは、2013年にブエルタ・ア・エスパーニャを制したC・ホーナーだという。

　「フミがグリーンエッジに所属していたときは、チームからとにかくエアロを重視したライディングポジションを取るようにと言われていたそうです。それが彼には合わなくて、パフォーマンスが上がらずかなり悩んでいたみたいです。トレックファクトリーレーシングに移籍してからはH2フィットのマドンを選んで、『やっぱりこれだ』と言っていましたね。H2を選んだことによって以前の走れていたときのようなパワーも出るようになったみたいで、自信も回復したようです」と野口さんは、当時のエピソードを語ってくれた。

　このことはマッサージを担当してきた森隆典さんが「フミは過去の落車の影響から上半身のケアを重視していた」という部分からも読み解けそうだ。恐らく前傾の強いポジションではパワーを出しにくく、かつそれが長時間続くと過去のけがの影響もあって、ペダリングや呼吸などに支障を来すのかもしれない。レースを闘い抜くにはピークパフォーマンスを高めるのはもちろん必要だが、別府は高いアベレージのパフォーマンスを安定して出すことも重視して、H2フィットを選びポジションを構築していったのだろう。

　いずれにしても別府にとってトレックのH2フィットは、当時の彼のレース活動を支えるのに欠かせないものであった。もしもこれに出合うことができていなければ、ここまで長く現役生活を続けられていない可能性すらあったのかもしれない。



●コガに乗っていた頃と比べると、ヘッドチューブがH2フィットとなって長くなったことにより、明らかにコラムスペーサーを積む量が少なくなっている



●ポジションに悩まされていたというオリカ時代。後のトレック時代（写真下）と比べると腕が伸び、全体的にハンドルが遠くにあるような印象を受ける



●エアロロードとして生まれ変わり大きく進化した5代目マドンでは、自らのシグネチャーモデルも誕生した。この時もH2フィットのタイプに乗っていた

2020 ルック

●チームが変わり今年からルック・795ブレードを駆る。ルックに乗るのはアマチュアのラボム時代以来だ



史之

新城幸也から見た「別府さん」は果たしていかなる人物なのか?
そんじょそこらの自転車ファンでは、
ネットをいくら検索しても出てこない質問と回答ばかり。

text◉大前 仁 photo◉大前 仁/辻 啓/ Dario Belingheri/BettiniPhoto©2018

別府さんに、これだけは負けないと思うところはどこでしょうか?

色の黒さ!

別府さんにかなわないと思うところはありますか?

オタク度というか、多趣味なところですね。話題のバラエティもあるし、いろんなことを深く知っています。別府さんは凝り性だから、アメリカに行って掃除機を買ってきたりとかしてますよ(笑)。

車の趣味は二人共一緒ですか?

僕はレースを見るのが好きなんです。運転するのも好きですけど、でも何馬力とか言われてもそんなことは……(笑)。だから、**僕は本当のクルマ好きとは言えないかもしれない**です。

別府さんの強いところはどこでしょうか?

ジュニアの頃から**常に日本一であること**。負けがないこと。

それから、**モニュメントを5つ、全部走っているということ**。僕は絶対にパリ〜ルーベをゴールできる気がしないです(笑)。あれは、何があるか分からないレースじゃないですか。みんな、「パリ〜ルーベは本当に疲れる」って言いますよ。

それから、**一人で全部やっていること**ですかね。フランスで家を買って生活しているし、チームを探すのもそうです。僕は浅田さんや美和ちゃんや、いろんな人を頼っていますが、別府さんは全部一人でやっているように見えます。

二人が、似ている点はありますか?

フランスが好きってことかな? 僕にとってフランスのどのへんが好きかといえば、ちゃんとオン・オフがあるところ。いまだに土日でも閉まっている店があります。町のパン屋さんは、こちらが閉まっていてもあっちが開いている。別府さんがフランスのどこが好きかは分かりませんが、たぶん好きでしょう(笑)。

初めて会ったときのことを覚えていますか?

初めて会ったのはたぶん、**アンカーの沖縄合宿**です。2005年くらいかな? 僕はアンカーエスポワールのときで、別府さんがラポムマルセイユのときです。たぶん一緒に走っているでしょうけれど、別府さんはアンカー組で僕はエスポワール組なので、話はしたはずですが、**何を話したかはまったく覚えていません(笑)**。





新城幸也から見た ― 別府

「別府さんと走るレースは楽しいですよ。やっぱり同じレベルで走っているチームメイトは心強いですね」

初めて一緒に走ったレースはどのレースですか？

同じレースを走ったのは……、フランスでは走っていないですね、ジャパンカップじゃないでしょうか？ **チーム・バンで出た2006年のジャパンカップ**。なぜか日本チャンピオンが二人走っていたというレースです（別府はエリートの日本チャンピオン、新城はU23の日本チャンピオン）。意外と、僕がプイグに入るまで同じレースを走ったことはないんじゃないでしょうか？ **もしかしてツール・ド・フランスが初めて……？ 記憶は怪しいです（笑）**。

【※ツールで2人が相まみえるまでに一緒に走ったレースはただ一度、2009年3月のフレッシュ・ブラバンソンヌ（ベルギー）のみ】

世界選やアジア選でも日本代表のチームメイトとして走りましたね？

浅田さんが監督なら、だいたい**別府さんと僕がいたら二人ともエースです**。どちらか一人がエースということはない。展開は別府さんが「こうしよう」とミーティングで言うくらいですね。でも、基本的にはみんなで話し合って決めています。

別府さんと走るレースは楽しいですよ。日本代表で行くときは、別府さんには任せられる。やっぱり同じレベルで走っているチームメイトは心強いですね。何をやるか分かってるし!

印象的なレースでの思い出を教えてください。

最近では、**2019年の全日本ですかね**。別府さんがイケイケドンドンだったので、それをみんなが追いかけるじゃないですか。そして集団が止まるんです。そうしたら僕が行く。**二人して脚を使っていましたね**。

ロンドン五輪も一緒でしたね。思い出を話していただけますか？

ロンドン五輪では、別府さんが前の逃げに入りました。僕はそれを見ていたけれど、**あ、行ったか～くらいにしか思っていませんでした**。それは開催国のカヴェンディッシュがいたので、スプリントになると思っていたからです。だから一か八かですよね、あれは。捕まるときは捕まるし、逃げ切るときは逃げ切る。僕はスプリントになると思ったので、待ったんです。









ユキヤを初めて認識したのはいつですか?

僕がラボムで走っていた頃で、多分、ユキヤは初めてフランスに来た年だったんじゃないかな……? **コート・ピカルドっていうU23のレースで北フランスに行ったときに**、(福島) 晋一さんが「元気か〜」って会いに来てくれたんですよ。そのときに一緒についてきてたんです。

何かまだステム長やサドル高が全然合ってなくて、バランス的におかしい自転車に乗ってて。「おいおい大丈夫か」って思いましたね。でも日本のレースを何も知らないまっさらな状態で欧州に来たと聞いて、**スポンジみたいに吸収するんじゃないか、伸びる可能性があるんじゃないか**、とも感じたことを覚えてます。

初めて会ったときの予感は当たりましたか?

伸びしろが大きかったですよね。でもホントに伸びたなぁと感じたのは、2009年末くらい。アンダーでも成績を伴う走りを見せてましたし、ツールにも出場してましたけど、まだまだ安定してない感じもあった。落車も多くて、体つきもきゃしゃだったし。そしたら**2009年の終わりくらいから、グッと大きく伸びた**。筋肉がついて、体の軸ができた。すごくタフになった。

ユキヤの強さとは?

やっぱりタフさ。精神的にも、肉体的にも。落車しても、また帰ってくる。**普通の選手だったら即引退レベルの大けがをしても、また帰ってくる**。世界選手権でユキヤが9位に入ったときも、「タフだなぁ」と感じました。自分も同じ場所で走ってはいたけれど、ユキヤはアタックして前に追い付いた。僕はそこまでは動けていたのに、そこでは行けなかった。

決してTTやスプリントとかが圧倒的に速いというわけではないんだけど、自転車乗りとして最も大切な「タフさ」がある。**持久力がすごくある。そこがホントに強いですね**。

2009年ツールも一緒でしたね?

あのツールで思い出に残ってるのは、(トール) フースホフトが下りを利用してすごい飛び出しを見せたステージ。ものすごいスピードでみんな下ってて、僕ら二人はちぎれちゃった。**「どうかしてるよ」って僕らは後ろで愚痴吐いてました**。

でも初めてのツールで、**ユキヤの存在は心強かったですね**。「負けられない」という思いよりも、むしろ気持ちを高ぶらせてくれたというか。互いに切磋琢磨したというか。もしも自分一人だけで走っていたら、あそこまで頑張れなかったかもしれない。

初めて一緒に走ったレースは?

うーん、いつだろう……、**あぁ、ジャパンカップだ!** 2006年です。僕が全日本で勝った年で、ユキヤもアンダーで勝っていて。ひとつのレースで2人のナショナルチャンピオンが走ったんですよ。そのときに「アンダーのチャンピオンジャージ着てたらさすがにダメだろ」って話したら、「浅田さんが大丈夫って言ったんです」って (笑)。

幸也

初対面の予感は的中。「スポンジみたいに吸収するかも」との読みどおり、1歳半年下のユキヤはタフな天才肌へと進化した。別府史之にとっては、ライバルというより、気持ちを高ぶらせてくれる大切な存在だ。

text●宮本あさか　photo●辻 啓／Ilario Biondi／BettiniPhoto©2014／Roberto Bettini／BettiniPhoto©2014／Dario Belingheri/BettiniPhoto©2019





新城幸也・別府史之 ベテラン2人の本領 Fumiyuki Beppu

「僕ら二人共、日本人としての意地をしっかり見せつけてきたからこそ、今がある」

共通点はありますか?

気持ちの強さ。負けられない、っていう思いが二人共強い。だからこそヨーロッパで戦ってこられたし、生き残ってこられたんだと思ってます。どうしても欧州で走ってると、差別的なモノもあるじゃないですか。でも僕ら二人共、日本人としての意地をしっかり見せつけてきたからこそ、今がある。周りの選手やチームスタッフたちに強い意志を示してきたからこそ、こうして理解され、受け入れてもらえた。スポーツ選手にとって、ロードレース選手にとって、**気持ちの強さってのは最も大切なもの**でもありますね。

では、全然違うというところは?

ユキヤの方が普段はあっけらかんとしてる。自転車に乗ってるときのユキヤはすごいキレッキレなのに、プライベートではリラックスしてるというか……ちょっと抜けてる。**オンとオフとの差が激しいです**。僕はなんか常に気を詰めているところがあるので、実はオフでもちょっと疲れちゃうというか。常日頃から全てに真剣に取り組みすぎて、そのせいで**もめ事も多い(笑)**。

俺の方がここはスゴイぜってとこはどこですか?

え、これって対決モノ? 仲が悪いわけじゃないからそんなこと考えたりしませんよ。うーん、弱点かぁ。**レースに関係ない部分では一杯知ってるけど……内緒**。

メカに詳しいのはどちらですか?

多分ユキヤです。僕はそこまでメカにこだわりがないんです。走れたらそれでいいって感じ。自動車も同じですよ。**ユキヤはすごく車が好きですよね**。レーサーみたいなところがあるなと思いますけど。僕は特に。自動車もやっぱり、ただ走ればいい、そんな感じです。

別府史之から見た ―― 新城









CONTENTS







と洗車のしかた

text◉安井行生　photo◉長谷川拓司

ローラー台でも愛車は傷む

それまでサイクリストたちのSNSを彩っていた峠道や青看板やライド先のカフェの写真が消え、ズイフトの画面やローラー台の写真に変わった。そんな2か月だった。もちろん新型コロナウイルスの影響である。ローラー台稼働率は間違いなく過去最高だったろう。

第二波が来る可能性は否定できないが、原稿執筆時点でコロナ騒動は徐々に沈静化しつつあり、初夏の陽気にも誘われてサイクリストが再び走り出している。やっぱり自転車は外を走ってナンボだ。

ただ、再び走り出す前に気を付けてほしいことがある。バイクの整備状態だ。メンテナンス専門ショップ「リンボサイクリング」の高橋さんは言う。「室内トレーニングではバイクは傷まないイメージがあるかもしれませんが、ローラー台でも実走同様に負荷がかかります。チェーンは伸びますし、タイヤやチェーンリングやスプロケットはしっかり摩耗します。しかも、家だといつでも気軽に乗れるため、実走行より使用頻度が高くなることも考えられます。さらに、ローラー台特有の塩害にも注意です。汗による腐食ですね」

実走なら汗は走行風によって乾くうえ、後方に飛ばされるのでバイクにはさほどかからない。しかし室内では汗がバイクに降り注ぐことになる。特にウェアで吸収されない頭部から垂れる汗。悪いことにそれがハンドルまわりを傷めるのだ。次ページで紹介するが、汗による腐食でハ





05
洗車の
しかた
p.80



COLUMN
メンテナンススタンドの
選び方
p.76







CHECK
プロショップに聞いた
塩害事例
p.78



04
5分点検
サドル-駆動編
p.74



ナショナルチームメカが教える

ライド前5分点検

緊急事態宣言が解除され、自粛ムードも和らぎつつある。しばらくローラー専用車となっていた我が愛車を、久々に路上へと下ろすときだ。しかし、その前にバイクの状態を点検してほしい。ローラー台で酷使したバイクは想像以上に傷んでいる。

ンドルに穴が開く・折れるなどの事例も起きている。ハンドルまわりのトラブルは大事故に直結する。

「室内トレーニングをしない人でも点検は必要です。自転車は多くのボルトで組み立てられていますが、ボルトは走行時の振動や時間の経過で緩んでしまうことがあります。しかも緩みは見た目では分かりません。もし緩んだまま走り出してしまうと、当然ですが転倒・事故につながり、自分はもちろん、他人を傷つけてしまいます。それを防ぐために、できれば毎回のライド前に点検を行ってほしいと思います」

車やオートバイには車検があり、一定レベルの安全性が担保されるシステムの上に運用されている。しかし自転車にはそれがない。ないにもかかわらず、スポーツバイクは車やオートバイと同じような速度で同じ場所を走る。オーナーが意識して自転車を安全に走れる状態に維持する必要があるのだ。

多くのサイクリストが走り出すであろうこの時期だからこそ、本誌は点検&洗車の特集をお届けしたいと思う。掲載した作業は専門知識や専門工具がなくてもできることばかり。点検だけなら時間は5分とかからない。ベテランサイクリスト諸氏は「そんな初歩的なこと必要ない」と言われるかもしれないが、自転車歴が長くなるとチェックはおざなりになってしまうもの。猿はときどき木から落ちるかもしれないし、それはそれで可愛げがあるが、「自転車乗りの整備不良」はダサいうえに迷惑なだけである。

SHOP

Limbocycling

埼玉県戸田市下前2-12-9
第5トーヨービル 1F
定休日／火曜、水曜
☎048-400-2727





ADVISER

高橋 優平さん

国内外のレースを転戦するプロメカニック。昨年スポーツバイクメンテナンス専門店「リンボサイクリング」を開業。現在もナショナルチームのメカニックを務める。

01

ハンドル・ステム編

命に関わるハンドルまわりの点検は必須

走行中にサドルが急に下がったとする。驚きはするが、何とか落車は免れるだろう。リヤディレーラーの変速が少し狂ってチェーンがガチャガチャ鳴ったとしても、アクシデントにつながるほどのことではない。しかしハンドルまわりのボルトが緩んでレバーやステムやハンドルがズレてしまったらお手上げ。自分の操作が自転車に伝達されず、操縦不能になるのだから当然だ。始動前点検で最重視すべきはハンドルまわりである。

このページの点検項目
☑ ブラケットの緩みチェック
☑ ハンドル・ステムの緩みチェック
☑ ステム・コラムの緩みチェック

点検 01

ブラケットの緩みチェック

|点|検|方|法|

レバーに横方向の力をかけてみる





レバーがしっかりと止まっているかを点検する。写真のように両側レバーに外側から力を加え、動いてしまわないかをチェック。思いっきり力を入れてしまってOK。もし動いてしまうようであれば、クランプボルトを締め直す。シマノの場合、締め付けトルクは6～8Nm。

要チェック!!



汗のたまりやすい箇所!

●バーテープやブラケットフードの内側には汗がたまりやすい。アルミハンドルは汗の塩分で腐食し、最悪の場合は穴が開いたり折れたりすることも。定期的な確認を

意外と知らない!? ネジが緩むワケ



ボルトの緩みには、「非回転緩み」と「回転緩み」の2種類がある。「非回転緩み」は、ボルトが回転していないのに緩んでしまう現象。締め付けているもの（ステムなど）と、ボルトの頭との接点が変形することで、ボルトの締め付け力が減ってしまうのだ。アルミなど柔らかい素材で起きやすい。「回転緩み」は、振動や衝撃によってボルトが回転して緩んでしまう現象。どちらも自転車で起き得る。「非回転緩み」は締め増しすることで防止できる。「回転緩み」は十分なトルクで締め付け、必要な場所には緩み止めを塗布することで防ぐことが可能。

点検 02

ハンドル-ステムの緩みチェック

｜点｜検｜方｜法｜

レバーに上から体重をかけてみる

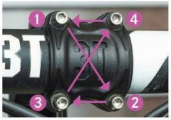


ステムが緩んでいると落車に直結するため、忘れずに点検を。レバーに上から体重をかけ、ハンドルが傾いてしまわないかをチェック。ただし、締めすぎるとハンドルを割ってしまう可能性があるので注意。特にカーボンハンドルは気を付けたい。トルクレンチでトルク管理をするのが理想だ。

基本のキ!

ボルトを締める順番

●ハンドルクランプ部は、ステムがハンドルを確実に固定するよう❶〜❹の順番でボルトを少しずつ締めていく（2本締めの場合は上下交互に締める）。ただ、最初に上側ボルトを完全に締めるステムもあるので、取扱説明書を確認すること



ネジにグリスは塗布すべき?

「焼き付き防止のため、ステムのボルトにグリスを塗ることもあるんですが、それによって緩む可能性もあるので難しいところ。安全のためには低〜中強度の緩み止めを塗った方がいいでしょう」（高橋さん）

点検 03

ステム-コラムの緩みチェック

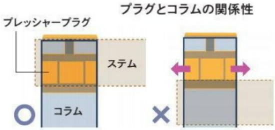
｜点｜検｜方｜法｜

フォークを固定してハンドルを回転させてみる



ステムのコラム固定ボルトが緩んでしまうと、ハンドル操作がフォークに伝わらず、操作不能になる。フォークとハンドルがしっかり固定されているかをチェックし、もし緩んでいたら締め増しを。「ただし締めすぎはNGです。締めすぎると最悪の場合はコラムが割れてしまいます。特にカーボンコラムには注意してください」

プラグとコラムの関係性



●コラム固定ボルトを締める際は、プレッシャープラグの位置に注意してほしい。クランプ部とプレッシャープラグの位置がずれると、コラムが変形してしまいやすい

ココ

要チェック!!



汗のたまりやすい箇所!

●汗で最もさびやすいボルトと言えば、ステムのトップキャップを留めているボルトだろう。汗が垂れてたまりやすい場所なので、小まめに掃除をしておくと安心

プロでも実は難しい!? そのトルクほんとに適正?



トルクレンチが締め付けトルクの管理に役立つのは間違いない。ただ、ボルトのネジ山の状態（脱脂しているのか、グリスを塗っているのか）によって、表示されるトルクは変わってしまう（ネジ山の摩擦が小さいと、同じ締め付けトルクでもより強く締めてしまう）。また、パーツの素材（カーボンなのかアルミなのか）によっても適正トルクは変わる。プロメカニックであれば「このカーボンハンドルは弱そうだから指定トルクより○割低いトルクで締めておこう」などの判断ができるが、アマチュアには難しい。不安ならショップに任せるべき。

ヘッドから脚まわり編

たった数分のチェックで走りが変わる

ハンドルまわりを点検したら、次はヘッドまわりとブレーキ＆ホイール。ヘッドベアリングに不具合があると、ハンドル操作がスムーズにいかないだけでなく、フレームやフォークにダメージを残してしまう可能性がある。自転車の性能の中で最も大切な制動力を維持するのはオーナーの義務であり、走りの要となるホイールのコンディションを整えるのは自転車乗りの使命である。安心して快適に走るために必須の５項目。

このページの点検項目

- ☑ ヘッドパーツのガタつきチェック
- ☑ ヘッドパーツのベアリングチェック
- ☑ ホイールのガタつきチェック
- ☑ ホイールの振れチェック
- ☑ ブレーキのチェック

点検 04

ヘッドパーツのガタつきチェック

｜点｜検｜方｜法｜

ブレーキをかけてバイクを前後に動かしてみる



フロントブレーキをかけてハンドルを前後に揺すって、ガタつきの有無をチェックする。ガタつきがあると制動力が発揮されないだけでなく、フレームやフォークにダメージが残ってしまうことも。ステムのコラム固定ボルトを緩め、ステムのトップキャップボルトを締め増ししておく。

点検 05

ヘッドパーツのベアリングチェック

｜点｜検｜方｜法｜

ハンドルを左右いっぱいまで回してみる





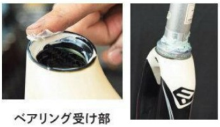
前輪を持ち上げ、ハンドルを左右いっぱいまで回してみる。回転が重かったり、スムーズでなかったりする場合は、ヘッド調整もしくはベアリング交換が必要。特定の位置でカクッというクリック感がある場合は、ベアリングが傷んでいる可能性が高いのでベアリング交換を。

塩、サビ予防にグリスアップしよう！



ベアリング

●ヘッドベアリングのシール部分と、上下のレースの隙間を埋めるようにグリスを塗っておけば、水が浸入しにくくなりベアリングの寿命が延びる



ベアリング受け部

●ヘッド部分は水がたまってさびやすい。フレームとフォークのベアリング部はグリスアップを。汗の塩分でもさびにくい耐塩水グリスがいい

高橋さんお薦めグリスはコレ！



ヴィプロス・耐塩水グリース 100g

価格／3300円（税抜）
問ヴィプロス
☎03-3683-8333

点検 06
ホイールのガタつきチェック

|点|検|方|法|

ホイールに横方向の力をかけてガタつきをチェック

ホイールに横方向の力をかけてみる。ガタがある場合は、ハブが緩んでいるということ。前後共点検を。

| FRONT |



| REAR |



もしもガタつきがあったら……

ハブ調整ができる人はガタつきを取っておく。方法はホイールによって変わるので、分からない人はショップへ。

点検 07
ホイールの振れチェック

|点|検|方|法|

基本的には目視で振れを確認する

リムブレーキ

ホイールの振れも点検を。ホイールを回転させ、ブレーキシューとリムの間隔を見る。「ロードバイクなら1～2㎜の振れでも取ったほうがいいと思います。振れ取りは難易度が高いのでショップへお願いしましょう」



ディスクブレーキ



ディスクブレーキは、リムブレーキのようにリムとブレーキシューの間隔を見ることができないため、チェーンステーとの隙間などでチェックするしかない。「厳密に見るなら、振れ取り台に乗せるしかありません」

点検 08 ブレーキのチェック

ディスクブレーキ

ディスクブレーキはローターがパッドに擦っていないかをチェック。目視はしにくいため、ホイールを回転させ異音がしないかどうかで判断。後輪は空転させると、フリーのラチェット音に異音がかき消されてしまう。クランクを回しフリー音を消してチェックすること。



|点|検|方|法|

目視が難しいので音で確認する





音鳴りがしたら……

●ローターがパッドに当たっていたら、キャリパー位置を調整する。キャリパー固定ボルトを一旦緩め、ブレーキレバーを握った状態でキャリパーを再固定する。固定後は再度制動力のチェックを

リムブレーキ



ブレーキレバーを握って車体を前後方向に動かし、しっかりとブレーキが効くかをチェックする。ブレーキレバーを軽く握っただけでホイールがロックするくらいの制動力が出ていないとNG。前後別々に点検すること。

|点|検|方|法|

ブレーキをかけてホイールをロックさせてみる

アジャスターまわりの固着やさびチェック





●アウター受けやブレーキキャリパーのアジャスターは汗がたまって固着しやすい。定期的にチェック&清掃を



●ブレーキシューとリムが簡単に滑ってしまうものは、ブレーキシューの劣化や摩耗が考えられる。ブレーキシューの状態をチェックし、必要なら交換を

タイヤ編

摩耗や劣化だけでなく、シーランドのコンディションにも配慮を

このページの点検項目

☑ タイヤの劣化チェック
☑ タイヤの減りチェック
☑ シーラントのチェック

タイヤは生ものだ。ローラー台でガシガシ酷使すれば減るのは当然だが、使用せずに放っておいても徐々に劣化が進む。経年劣化というヤツである。タイヤの種類にもよるが、たとえ一度も使ったことがない新品タイヤでも、製造から年月がたっているものは驚くほどグリップが落ちている。走り出す前には、タイヤの摩耗と劣化を必ず確認したい。チューブレスレディの場合は、シーラントの状態にも気を配る必要がある。

点検 09

タイヤの劣化チェック

|点|検|方|法|

タイヤ表面のヒビや傷をチェック



たとえ摩耗していなくても、タイヤは時間がたてばたつほど劣化する。表面にヒビがあるなら劣化が進んでおり、本来の性能は発揮できないので交換を。トレッド部に刺さった異物や、サイドウォールの傷にも注意。

点検 10

タイヤの減りチェック

|点|検|方|法|

タイヤセンターの摩耗度合いをチェック

ローラー台で摩耗しやすいのはタイヤのセンター。センター部分が平らになっていたら交換を。「後輪固定タイプのローラー台は後輪だけ減るので、摩耗度合いを見て前後のローテーションをすると長く使えます」



チューブレスレディ運用のTIPS

- その1 -

固まったシーラントの処理

時間の経過と共に固形化してしまったシーラントをどうするか？　ほとんどのメーカーの見解では『タイヤ内側に膜状になったシーラントは気密性があるのでそのままで良い』とのこと。



●タイヤやリムのビード部に残ったシーラントは、タイヤとリムの密着性を下げて気密性が悪化する原因になるので取り除く



●1か所にたまって固まってしまったものは、ホイールの回転バランスに悪影響が出る可能性があるので取り除いた方が良い

- その2 -

バルブとテープも要チェック

多くのメーカーが挙げていたが、バルブやチューブレス用のリムテープもチェックしよう。劣化したりズレや剥がれがあると気密性が保てなくなる。

- その3 -

CO_2は使用不可！

パンクしたときに便利なCO_2ボンベだが、使用後はタイヤ内の温度が急激に下がる。シーラントの中には急激な温度変化を嫌うものがあるので、使用は避けた方が良いだろう。『CO_2対応』と表示してあるシーラントであれば大丈夫。

- その4 -

パンク後の対応

パンクの際に穴をふさいでくれるシーラントだが、これはあくまでも応急処置と考えて、帰ってきたらちゃんとパッチでパンク修理しよう。

各メーカーに聞いた、シーラントの交換時期一覧表

商品名	チェックの頻度	チェック項目や方法
IRC チューブレスレディ用 タイヤシーラント 60mℓ 440円（税抜） 問井上ゴム工業 ☎0120-041718	3か月	シーラントは時間の経過と共にゴム分のタイヤ内面への付着(被膜構成)や、ゴム分と水分の分離などにより"パンク穴をふさいでパンク修理をする"という機能が低下する可能性がある。また、自転車に長期間乗らずにいた場合、シーラントが1か所に固まり、パンク修理能力が低下したり、タイヤバランスを乱してホイールの回転に悪影響を与える可能性もあるので、点検も含めて3か月に一回程度はシーラントの交換を推奨している。タイヤ内面に構成された皮膜は無理に除去する必要はないが、液体として残っているシーラントや水分、ゴムの塊は除去して新しいシーラントを入れる。
ヴィットリア ピットストップTNTエヴォ 200mℓ 1680円（税抜） 問ブイ・ティー・ジェイ ☎052-851-0221	2〜6か月	ピットストップTNTエヴォの成分は『水とラテックス』となり、保管状況や気温、使用状況等により水分が蒸発する。気候（気温）にもよるが、2〜6か月ごとにタイヤ内の残量に応じて注ぎ足す。通常は注ぎ足しでOKだが、経年によりタイヤ内でシーラント剤が固形状や繊維状となることがあり、その場合は取り除いてからシーラント剤を追加する。また、エア漏れが早くなってきた場合は、タイヤ内とリムに付着した古いシーラント剤を完全に除去し、再度充填する。
エフェットマリポサ カフェラテックス 250mℓ 1400円（税抜） 問フタバ商店 info@e-ftb.co.jp	2か月	タイヤのサイズやタイプによって異なるが一般的なチューブレス対応タイヤの場合1〜4か月、USTチューブレスタイヤの場合2〜6か月。インナーチューブに入れた場合は1年程度が予測される寿命。ホイール、タイヤの組み合わせ、タイヤのサイドウォールの厚さや多孔度、温度や湿度、保管状況がメーカーサイドでは不明のため、2か月に一度は確認しカフェラテックスが液体であることを確認することを勧める。チェック時に減っていたら補充する。
ジャイアント タイヤシーラント 60mℓ 500円（税抜） 問ジャイアント ☎044-738-2200	2か月	2か月ごとの定期的な残量の確認と補充、1年経過後には古くなったシーラントを取り除き、新たなシーラントへの入れ替えを推奨している。残量の確認の際にはリフィルアンドチェックシリンジの使用を勧める。
スタンノーチューブ タイヤシーラント 56mℓ 4500円（12本入り・税抜） 問ミズタニ自転車 ☎03-3840-2151	2〜7か月	保管環境、乗車頻度等で変化するが、液体状態を2〜7か月キープする。基本的にはバルブから注ぎ足すことで機能を維持できる。姉妹品のレースシーラントに関しては粒子が大きくバルブからは補充できないので、都度片側のタイヤビードを外してカップで充填する必要がある。
スペシャライズド 2ブリスレディタイヤシーラント 125mℓ 1500円（税抜） 問スペシャライズド・ジャパン ☎046-297-4370	指定なし	液体が気化するので固形物だけ残っているようであれば、シーラント液を注ぎ足す。シビアな軽量化をする場合は一度きれいにしてから再度シーラントを入れると良い。タイヤサイドがひび割れしてきているようであれば劣化が始まっており、エア抜けが早くなってくる。今すぐ交換、というわけではないが、空気圧の管理をこまめにした方が良い。タイヤの状態を確認して適切に交換するべき。
ハッチンソン プロテクトエアーマックス 120mℓ 1500円（税抜） 問ボディウム ☎0742-64-3555	指定なし	交換時期に特に指定はない。タイヤの内側は軽く水で洗い流し、乾燥してしまったシーラントは、剥がそうとせずそのままにし、シーラントを注ぎ足す。シーラントが部分的に固まったら力任せに擦ったりせず、そのままにしておく。内側にできる膜は気密性を保つ役割があり、注ぎ足すシーラントの量が少なくて済む。
パナレーサー シールスマート 120mℓ 800円（税抜） 問パナレーサー ☎0795-82-6806	2〜7か月	2〜7か月を想定している。水分が多いので高温下では乾きやすい。タイヤ内を確認し、シーラント量が減っているようなら追加する。また長い期間乗らずに保管していると下にたまり固まってしまうので注意。1か所に固まっている場合、タイヤの重量バランスに影響する場合があるので、除去する。乾いていなければそのまま使える。シールスマートはクルミの殻が入っており、バルブから入れることは推奨していない。
フィニッシュライン チューブレスタイヤシーラント 120mℓ 1080円（税抜） 問マルイ ☎078-451-2742	3〜6か月	シーラント自体は1年以上固まらずに使用可能だが、チューブレスリムテープやタイヤの点検を兼ねて3〜6か月ごとにシーラントの状態確認を推奨している。減っていた場合、注ぎ足しで問題ない。なおフィニッシュラインのシーラントは水で洗い流せる。チューブレスレディテープを使用しているホイールの場合は、チューブレステープを定期的に点検する。DTスイス製チューブレスリムテープの場合、3か月に1回の点検を推奨している。
ボントレガー TLRタイヤシーラント 946mℓ 3800円（税抜） 問トレック・ジャパン ☎0798-74-9060	3か月	前回までタイヤを通常どおり問題なく使用していた場合、3か月に一回は注ぎ足しすることを推奨している。路面状況に応じてシーラントの量を多めに入れた方が安心。トレックのシーラント規定値は以下のとおり（700Cの場合）。23〜25C=35mℓ、28C=40mℓ、32〜33C=45mℓ、35〜38C=50mℓ、42C=55mℓ、45〜47C=60mℓ。
マヴィック タイヤシーラント 120mℓ 1400円（税抜） 問マヴィック・ジャパン ☎03-5326-3175	6か月	通常は減った分をバルブコアを外したバルブからの注ぎ足しで良いが、1年に一回程度で交換を推奨（はじめ30mℓ。半年後に20mℓ追加して1年後にシーラントの全交換など）。交換の場合はタイヤを外して古いシーラントを取り除き、新しい純正シーラントを30mℓ入れる。シーラントだけでなく、USTリムテープやUSTバルブも1年に一回の交換を推奨。シーラントボトルに残っているシーラントは時間が経過すると水とその他の成分に分離するので、注入前にはしっかり振ってから使うこと。

サドルと駆動系各所編

駆動系まわりの消耗品チェックも忘れずに

5分点検の最後は駆動系とサドルまわり。双方共ローラー台では実走とは違うストレスがかかるため、走り出す前には必ず状態をチェックすること。特にチェーンやギヤ関係は、ローラー台の負荷によって想像以上に摩耗する。また、後輪固定型のローラー台では、ハブやBBに実走とは異なるストレスがかかるため、ガタやベアリングの傷みが発生している可能性も。健康な駆動系なくして気持ちのいいライドは不可能だ。



点検 11

サドルの緩みチェック

|点|検|方|法|

サドルに力をかけてガタつきやズレをチェック

サドルは前後左右に力をかけ、ガタつきがないか・ずれないかを確認する。ヤグラが1本締めのタイプはかなりずれやすいので注意。



滑りやすい場合は
アッセンブルグリス

●しっかりと締め付けても、段差を越えた瞬間などサドルに衝撃が加わったときにサドルが傾いてしまうシートポストもある。そんな場合は滑り止めのグリスが役に立つ

点検 12

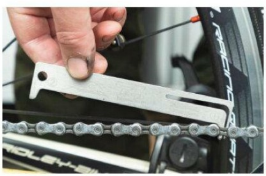
チェーンの伸びチェック

|点|検|方|法|

チェーンチェッカーで一目瞭然



チェーンチェッカー
シマノ・TL-CN42
価格／2528円（税抜）
問シマノ 自転車お客様相談窓口
☎0570-031961（ナビダイヤル）



「チェーンが伸びたまま走っていると、スプロケットやチェーンリングの摩耗が早まります。チェーンはこまめにチェックして、伸びたらすぐ交換してしまった方が結果的にお財布に優しいですよ」。チェーンの伸びはチェーンチェッカーを使うと簡単に判断できる。さほど高いものではないので、一つ持っておき定期的に点検を。



●チェーンチェッカーにはさまざまなタイプがある。写真はシマノ製。右側の突起をチェーンのアウターリンクに差し込んで、左側の突起がチェーンの間に簡単に入ってしまうようならチェーンが伸びているということ

○



×

このページの
点検項目

- ☑ サドルの緩みチェック
- ☑ チェーンの伸びチェック
- ☑ クランクのガタつきチェック
- ☑ ペダルのガタつきチェック
- ☑ スプロケットの消耗チェック

点検 13

クランクの ガタつきチェック

|点|検|方|法|

クランクアームに 横方向の力をかける



クランクアームを持って左右方向に力をかけ、ガタの有無をチェックする。ガタがある場合は、増し締めを。「クランクの回転はスムーズだが、BBベアリングにしっかりと与圧がかかっている」という状態が理想。

点検 14

ペダルの ガタつきチェック

|点|検|方|法|

ペダルとシャフトの間に ガタつきがないかを確認



クランクのチェックのついでに、ペダルのガタつきも見ておこう。ペダル本体を持ち、力をかけてみる。クランクや駆動系のガタと混同しないよう注意。ペダルのガタ取りは難易度が高いのでショップに相談を。

点検 15

スプロケットの 消耗チェック

|点|検|方|法|

目視でチェーンの接触痕を 確認する



スプロケットの摩耗は目視で行うしかない。歯先形状で見るのも手だが、メーカーや変速ポイントによって歯先の形状は変わるので、指標にするのはなかなか難しい。チェーンのアウタープレートが当たった跡の摩耗度合いを見ると比較的正しく判断できる。クッキリとチェーンの跡が付いているなら交換しよう。

BBベアリングのチェックも忘れずに!



ローラー台ではBBにも汗がかかるため、BBベアリングが腐食することも。毎回でなくてもいいが、ベアリングの状態も点検しておく。クランクを回すだけだと、クランクの慣性に誤魔化されてしまうので判断しにくい。クランクを外し、BBベアリングを指で回して状態をチェックする。ゴリゴリ感があるならBB交換。また、左右シェルをネジで結合するタイプのプレスフィットBBが緩むことも。異音が出たら緩みをチェックする。

上級者向け

TYPE_3

力を掛ける作業もこなせる フレームエンド固定タイプ

フォークエンドを固定してBBで支えるタイプ。リヤエンドで固定できるモデルも多く、前輪を付けたまま、もしくは後輪を付けたままでの作業が可能。バイクを水平回転させられるものもあり、洗車時に便利。

メリット BB交換など、大きな力をかける作業が可能。バイクを水平回転させられるので作業・洗車が楽。

デメリット 高価で、作業時にはスペースが必要。折り畳めるものもあるが、持ち運びはしにくい。

タックス・T3350スパイダーチーム

価格／2万5980円（税抜）
素材／アルミ
クランプサイズ／100㎜（ディスクブレーキ対応）
耐荷重／15kg
重量／4250g
㊐日直商会　☎048-953-9771



●フォークエンドもしくはリヤエンドを固定し、BBで支える本格スタンド。フレームがアルミなので軽い。バイクは回転可能で使い勝手に優れる。スルーアクスル対応

フィードバックスポーツ・スプリントワークスタンド

価格／3万2000円（税抜）
素材／アルミ
クランプサイズ／100㎜
耐荷重／38.6kg
重量／4250g
㊐ミズタニ自転車　☎03-3840-2151



●前後エンドを固定するディスクブレーキ対応メンテナンススタンド。独自のスライド機構を搭載することで、バイクの重心位置を調整でき、重量のあるバイクでも安定する

パークツール・チームレーススタンド

価格／6万5500円（税抜）
素材／アルミ
クランプサイズ／100㎜、130㎜、135㎜
耐荷重／27kg
重量／5670g
㊐ホーザン　☎06-6567-3111



●レースで活躍するメカニックの要望をカタチにしたモデル。エンド固定型でディスクブレーキにも対応しており、アルミ製ながら安定性は抜群。水平回転や折り畳みも可能

ガッツリメンテナンス・洗車したいときに使いたい

メンテナンススタンドの選び方

洗車や整備をするうえで大いに役立つメンテナンススタンド。タイプ別のメリット・デメリットを解説する。

効率よく作業や洗車をしようとすると、メンテナンススタンドが必要になる。しかし、メンテナンススタンドにもさまざまなタイプがある。それぞれの美点・欠点や選び方を、サイクルキューブの柴山メカニックに解説してもらった。

「フレームエンド固定タイプやチューブクランプタイプは、場所をとるし高価です。ただ、目線が上がるので作業効率が上がります。後輪を外した状態でも作業ができるので、作業の幅も広がりますね。選ぶ際には、実物を見て目的（持ち運びをするかどうか、どんな作業をするかなど）に合うかどうかを確認するといいでしょう。BB交換など大きな力をかける作業をするなら、スタンドの剛性にも注目してください。アルミ製よりスチール製の方が、そして折り畳みの可動部分が少ないものの方が、剛性が高く安定感が高い傾向にあります」

「簡易スタンドでも整備や洗車はできます。安いし場所もとりません。BBの脱着など大きな力をかける作業はできませんし、洗車時の水圧で倒れてしまう可能性もありますが、本格的なメンテナンスをしないならこれで十分でしょう」

「作業内容や目的によって選ぶべきモデルは変わります」

ADVISER



サイクルキューブ
柴山大輔さん

サイクルキューブのメカニック。「使いたいと思うものを作りたくて」と、25年前に自作したメンテナンススタンドを使い続ける。

そもそも種類ってどんなのがあるの?

シチュエーションで選ぼう 3 つのパターン

初心者向け

TYPE_1

安価で場所を取らない 簡易スタンドタイプ

クイックリリースを挟んで後輪を浮かせるタイプが主流。シートステーとチェーンステーを引っ掛けるタイプなら、後輪を外した状態でも使用可能。あくまでバイクを立てるためのスタンドだが、簡単な作業ならできる。

メリット 圧倒的に安価で、収納スペースをとらない。持ち運びも楽。簡単なメンテナンスや洗車など、最低限の作業なら可能。

デメリット 力をかける作業は不可能で、風や水圧で倒れやすい。後輪固定タイプはエンド形状により使えない場合がある。

トピーク・トランスフォーマー XX



価格／1万4600円（税抜）
ポンプ：対応バルブ／米式、仏式
最大充填量／ 160psi
スタンド：最大荷重／ 25kg
㈱マルイ ☎078-451-2742

●フック型のスタンドにフロアポンプを合体させたアイデア商品。スタンドとポンプは分離可能で、スタンドを利用したまま前輪に届くよう長いホースを採用している

ミノウラ・DS-520



価格／ 3705円（税抜）
素材／スチール
重量／ 1000g
㈱箕浦 ☎0584-27-3131

●シートステーとチェーンステーをフックに引っかけてバイクを立てるタイプ。塗装を傷めないよう改良された。後輪を外したまま使用も可能。折り畳むこともできる

ミノウラ・DS-30MP



価格／ 2800円（税抜）
素材／スチール
対応ハブ長／ 125 ～ 145㎜
重量／ 720g
㈱箕浦 ☎0584-27-3131

●定番の後輪固定タイプ。シマノ、マヴィック、カンパニョーロなどほぼ全てのクイックリリースに対応。付属のアタッチメントを使用することでスルーアクスルにも使える

TYPE_2

さまざまな角度で作業ができる チューブクランプタイプ

フレームやシートポストをつかんで固定するタイプ。どんな角度でも固定できるため、ディスクブレーキのエア抜き作業が楽。剛性が低い・フレームの破損に注意などの欠点もあるので、目的によって使い分けたい。

メリット チューブで固定するため、前後輪を付けたまま作業できる。固定角度が自由自在なのでエア抜き作業に最適。

デメリット 安定感は乏しく、力をかける作業には向いていない。フレームをクランプする場合はチューブの破損に注意が必要。

アストロプロダクツ・バイシクルアルミメンテナンススタンド BM720



価格／1万2800円（税抜）
素材／アルミ
耐荷重／ 30kg
重量／ 4800g
㈱ワールドツール ☎048-501-7871

●全国展開する工具ショップ、アストロプロダクツのオリジナルメンテナンススタンド。バイクをどんな角度にも固定できる。折り畳み可で、抜群のコストパフォーマンスが魅力

BBB・プロフィマウント



価格／3万1000円（税抜）
素材／アルミ
耐荷重／ 23kg
重量／ 5400g
㈱ライトウェイプロダクツジャパン
☎03-5950-6002

●オランダの総合パーツメーカー、BBBのクランプ式メンテナンススタンド。工具やケミカルを置けるトレー付き。折り畳むとコンパクトになるのでレースやイベントにも

エリート・ワークスタンド ティエンス



価格／2万3800円（税抜）
素材／アルミ
耐荷重／ 30kg
重量／ 8000g
㈱カワシマサイクルサプライ
☎072-238-6126

●ホビーユースに最適なエリート社のワークスタンド。ソフトなラバーグリップを採用し、フレームに傷が付きにくい。固定力は微調整可能でカーボンフレームでも安心

18+

WHAT IS AVAXHOME?

トレーニング後の汗、放置してませんか？

プロショップに聞いた

塩害事例

コロナウイルスに関連した外出自粛要請や緊急事態宣言の影響でローラー台を使用したインドアトレーニングを行う人が激増した。走行風のないインドアトレーニングで厄介なのが『汗』。インドアから実走に移る前の要注意点をプロショップ5店舗に聞いた。



CHECK 01
ヘッドパーツ

汗の塩害でベアリングがさびて回転が悪くなったり、ボールレースが変形して回転がカクカクになったりする。インドアトレーニングではハンドル操作をしないので気付きにくい。
「固定ローラーだと思った以上にハンドルをこじる力がかかるため、コラムスペーサーがこすれて磨耗したり、ヘッドのベアリングが磨耗や腐食で厚みが減ってしまい、ヘッドのガタが出ていることがあります」（錦織さん）

CHECK 02
ハンドルまわり

腕から流れてくる汗が染み込んでバーテープが悪臭を放っていたりする。さらに、染み込んだ汗が乾きづらいため、濃縮された状態になり、アルミのハンドルバーが腐食して穴が開いた事例も。また、顔から垂れる汗でステムのネジ類がさびるトラブルも多い。
「プレッシャーキャップを外したら、コラムの中に濃縮された汗がたまってチャプチャプいっていたことがありました」（藤野さん）

CHECK 03
ブレーキまわり

インドアトレーニングではブレーキングしないのでトラブルに気付きにくい。長期間乗っていなかった自転車だと、ブレーキパッドが劣化している場合がある。
「リヤブレーキがチェーンステー下に付くダイレクトマウントタイプだと、汗の塩害でブレーキが固着してしまっていることもありますので注意が必要です」（柴山さん）

CHECK 04
タイヤ

ローラーに接しているセンター部分だけが磨耗して平らになっていたりする。固定ローラー台だと、外した前輪を長期間放置していると、タイヤがつぶれて変形していたりゴムが劣化してひび割れていたりする。
「インドアトレーニングをしたままのタイヤで実走に出る場合、タイヤの磨耗やひび割れに注意してください。走行中にバーストしたりする危険性があります」（藤野さん）

CHECK 05
シフトケーブル

ケーブルがさびていたりアウターケーシングが折れ曲がっていて変速性能が悪化していることがある。また、アウター受けのアジャスターのネジがさびていることも。
「最近はプラスチック製のアウターカップを使用するものも多く、フレームとの固着は少なくなりましたが、アウターケーシングの中の金属線やインナーケーブルがさびていることがあります」（鈴木さん）

お話を伺ったショップ

サイクルキューブ
メカニック：柴山大輔さん
神奈川県川崎市中原区小杉御殿町1丁目928番地
☎044-272-9925

スポーツバイクファクトリー北浦和スズキ
店主：鈴木卓司さん
埼玉県さいたま市浦和区領家3-23-17
☎048-883-7077

なるしまフレンド
店長：藤野智一さん
東京都渋谷区神宮前3-35-2
☎03-3405-9614（代表）

バイク&ハイク
代表：竹内正昭さん
東京都世田谷区深沢5-2-9ニューライフ等々力1F
☎03-3705-2345

フォーチュンバイク
店長：錦織大祐さん
東京都江東区亀戸4-46-16　ハイツA　1階
☎03-5875-1021

※店名50音順

CHECK 08

シートクランプ・シートポスト

シートクランプやヤグラのネジのさびや緩み、フレームとシートポストの固着などのトラブルが多い。
「ヤグラのネジが緩んだり、ヤグラとサドルレールの接触部分が磨耗したりしてきしみやすくなることがあります。さらに、サドルレール自体が曲がっていることも」（錦織さん）

CHECK 09

フロントディレーラー

インドアトレーニングではほとんどアウターしか使わないので、変速性能の低下に気づきにくい。
「脚からの汗でさびて動きが悪くなっていることがあります」（柴山さん）
「実走ではめったに使わないアウター×トップを使ったら、フロントディレーラーがチェーンと接触するのに気付いた、というパターンもありますね」（竹内さん）

CHECK 10

スプロケット

ローラー台用と実走用で別のホイールを使用している場合、またはダイレクトドライブのローラー台を使用している場合、スプロケットの位置の違いで変速調整が狂うことがある。
「ローラー台用と実走用で別のスプロケットを使う場合、チェーンは伸びているのにホイールのスプロケットは新しい、というような組み合わせになると、かみ合わせが悪くて歯飛びすることもあります」（鈴木さん）

CHECK 11

ホイール

フレームやフォークを伝った汗で、ハブのベアリングがさびたりする。リムのニップル部分に汗がたまり、腐食してリムやニップルが破損した症例もあるそうだ。
「ローラー台から実走用のホイールに交換する際に、ホイールがちゃんと奥まで入っているかも確認しましょう」（竹内さん）

CHECK 12

リヤディレーラー

変速調整の狂いに注意。ローラー用のホイールやダイレクトドライブのローラー台用に変速調整していると、実走用のホイールで変速がズレることがある。また、ディレーラーハンガーの曲がりにも注意。
「ディレーラーハンガーが曲がっていて、ローギヤに入れるとディレーラーを後輪のスポークに巻き込んでしまった、ということがありました。ローラー台ではローギヤは使いませんから、気付かなかったんですね」（竹内さん）



CHECK 07

ブレーキケーブル

汗でアウターカップがさびてフレームと固着してしまうことがある。
「カーボンフレームでも塩害によって塗装がやられてしまうことがあります」（錦織さん）

CHECK 06

ボトルケージまわり

ボトルケージが曲がっていたり、台座のネジが緩んでいたり、逆に固着してしまったりしていることがある。
「インドアトレーニングでもボトルケージを使う人は多いので、ボトルケージ関連のトラブルは多いですね」（錦織さん）





CHECK 13

チェーン

汗によるさびやチェーンの伸びに注意する。
「インドアトレーニングは脚を止めて休むことができないので常に足を回していたり、実走以上にパワーをかけ続けていたりするので、予想以上にチェーンの負荷が大きく、伸びていることがあります」（鈴木さん）

CHECK 14

ボトムブラケット

シートチューブからの汗などがハンガーシェル内部にたまっていたり、それが原因でベアリングがさびていたりすることがある。
「最近のローラー台は静かなので、実走では気付かなかったBBからの異音に気付くことがありますね」（錦織さん）

CHECK 15

クランク

インドアトレーニングだとほとんどアウターで走行するので、アウターのチェーンリングの磨耗が大きい。また、汗による塩害の症例も。
「シマノの左クランクの固定ボルトの穴に汗がたまって腐食して、クランクが割れたということがありました」（柴山さん）

|番|外|編|

シューズ

自転車本体以外にも、汗によるダメージを受ける部分がある。
「汗でアッパーがネチョネチョになってしまっていたり、クリートの取り付けネジがさびてしまっていてクリートが交換できなくなっていたものがありました。クリートを外すのに、2人がかりで2時間かかりましたよ」（藤野さん）

プロが教える洗車のしかた

点検したら想像以上に汚れていた……インドアトレーニングで汗がやっぱり心配……

洗車はメンテナンスの基本

点検企画の第2章は洗車。愛車に水をぶっかける行為に抵抗がある人もいるだろう。「あれはレース現場でプロメカニックがやること。我々一般サイクリストには必要ない」と思っている人も多いと思う。しかし高橋さんはこう話す。「洗車はメンテナンスの基本中の基本です。本来なら、洗車をして自転車をきれいにしてからメンテナンスを行うべきです。フレームの汚れは水をかけないと完全には取りきれませんし、水を使わずにフレームを拭くと小傷がついてしまいます。チェーンなどの駆動系も、ディグリーザーと水で洗い流した方が、結果的に短時間できれいになります。一度は洗車に挑戦してほしいと思います」

さびるんじゃないか、ベアリングに水が入るんじゃないかと心配する人もいるだろうが、「洗車前・洗車後に適切な処理をすれば問題ありません。強い水圧でベアリングに直接水をかけない限り、水の浸入は心配しなくて大丈夫です」

洗車のタイミングは人それぞれだが、1か月に一回程度の頻度で洗車をした方が、駆動系の摩耗も抑えられるため、結果として愛車をいい状態に保つことができる。

作業に入る前に……



ホイールを外し、チェーンキーパーを付け、メンテナンススタンドに乗せたら準備完了。サドルバッグやメーター類は外しておく。

さびは心配しなくて大丈夫
一度は洗車に挑戦を！



STEP 01

汚くなったオイルをディグリーザーで洗浄しよう！

-駆動系-

洗浄する順番 ＞ クランクまわり ＞ リヤディレーラー ＞ チェーン

まず最も汚れが激しい駆動系から。クランク周辺、リヤディレーラー、チェーンの順番でディグリーザーを塗布し、汚れを分解する。ディグリーザーは塗装や樹脂に対して攻撃性があるので、使うのはチェーンオイルで汚れる駆動系だけ。

クランクまわりにディグリーザーを塗布する





STEP1で使うもの >>> 刷毛



●駆動系の洗浄に必要なものは、オイル汚れを落とすためのディグリーザーと、それを塗布するための刷毛。刷毛は油性用のものでOK

プロの POINT



●高橋さんは、カットしたボトルにディグリーザーを入れ、それをシートチューブのボトルケージにセットして駆動系の洗浄を行う

高橋さんがお薦めするディグリーザーはコレ！



ワコーズ
パーツディグリーザー

価格／1600円（税抜）
㊐和光ケミカル
☎0465-48-2211

●刷毛でディグリーザーをクランクやフロントディレーラーに塗っていく。最初はチェーンをインナーにかけておき、アウターを洗う。刷毛を押し付けたままクランクを回せば汚れが落ちやすい。次にチェーンをアウターにしてインナーを洗う

フロントディレーラーも忘れずに！



リヤディレーラーにディグリーザーを塗布する

●次はリヤディレーラー。ホコリや砂などを巻き上げて汚れやすい場所なので、細部まで念入りに。手の届かないスプリング部もディグリーザーを塗布すればきれいになる







●刷毛をプーリーに当てた状態でクランクを回転させるとプーリーの掃除ができる。プーリーケージの裏側も忘れずに。こびりついた汚れはスポンジやウエスでそぎ落とす

チェーンへディグリーザーを塗布する



●最後は汚れが激しいチェーン。刷毛でディグリーザーをたっぷりと塗布する。ディグリーザーがリンクの内部まで浸透するので、ウエスだけでは取れない汚れまで落ちる

しっかりと水で洗い流す



●駆動系の油汚れを溶かしたら、水をかけて汚れを洗い流す。駆動系の洗浄はこれで終了。ついでにバイク全体に水をかけておく

STEP1ポイント ▸ **ディグリーザー＆水なら駆動系の汚れが素早く落ちる**

STEP 02

中性洗剤で洗っていこう
- フレーム洗浄編 -

洗浄する順番 → 駆動系 → フレーム

駆動系の汚れを落としたら、中性洗剤でバイク全体を洗う。水を使って洗車をすることで、
駆動系に残っているディグリーザーと、フレームやパーツに付いた汚れをきれいさっぱり流すことができる。







駆動系の洗浄

●まず駆動系にスポンジで泡をたっぷりと付け、残っている汚れやディグリーザーを洗剤で完全に落とす。クランクまわりやチェーンもスポンジで洗う

プーリーはスポンジを挟んで回転させると汚れが落ちやすい

STEP2で使うもの >>> スポンジ2つ



●スポンジは、駆動系用とフレーム用の2つ用意。洗剤は台所用でOKだが、中性洗剤を選ぶこと。酸性やアルカリ性の洗剤は樹脂やタイヤを攻撃する可能性があるため

中性洗剤

まずは洗浄に使う泡を作る





●バケツに洗剤を入れ（写真くらいの量で十分）、水を勢いよく入れて泡を作る。泡状にした方が汚れに付着しやすくなる

メンテナンススタンドがない！　水が使えない！

そんな時はディグリーザーと水洗い不要のクリーナーを活用しよう!!





●水がなくても汚れを落とせるフォーミングクリーナー。樹脂やゴム製品への攻撃力が低いので、自転車全体を丸洗いできる

水洗い不要のクリーナーを活用しよう！

●クリーナーでフレームの汚れを落とし、柔らかい布で拭きとる。水で汚れが流れないので、強く拭くと傷が付くので注意。チェーンはディグリーザーを塗布してウエスで拭く

今回使ったクリーナーはコレ！



エヴァーズ
自転車丸洗いクリーナー
価格／1000円（税抜）
㈱宝商　☎03-3271-8023

飛び散りを注意しながら、ディグリーザーを塗布する

●駆動系の掃除をする際には、ディグリーザーがタイヤに付かないように注意すること。付いてしまったら、すぐに水で洗い流せば問題ない





本格的なメンテナンススタンドがなくても、ディグリーザーをタイヤに付けないように注意すれば洗車はできる。シートステー＆チェーンステーを引っかけるタイプの簡易スタンドがあれば、ホイールを外した状態で洗車が可能。また、場所の問題で水が使えないなら、水不要のクリーナーを使ってフレームを洗い、ディグリーザーとウエスで駆動系を掃除する。

STEP2ポイント▼

水を使えばフレームに傷が付きにくい



フレームを洗浄していく

●次はフレームを洗う。駆動系を洗ったスポンジでフレームを洗うと汚れが移ってしまうので、フレーム用のキレイなスポンジを使うこと。基本的に上から下へと洗っていく



●サドルまわり、ハンドルまわり、ブレーキキャリパーも洗う。レバーも忘れずに



●サドルの裏やダウンチューブの裏は泥はねなどで汚れやすいので念入りに



泡を洗い流す

●バイク全体を洗剤で洗ったら、水をかけて泡を洗い流す。水流に勢いを付けない限り、ベアリングなどに水が浸入することはない。ディスクブレーキのキャリパーにも水をかけてしまってOK



ディスクロードで気になる……

ディスクブレーキキャリパーの洗浄

ディスクロードの洗車で注意すべきはブレーキまわり。パッドに洗剤などが付着すると音鳴りの原因になるため、パッドを外してから洗車をすること。ピストンのシールを傷めてしまう可能性があるので、ディグリーザーは使用不可。





パッドを取り外す

●洗車前にパッドを外しておくと安心。その際、パッドに油分を付けないよう注意



●パッドを外せば、ブレーキキャリパーも泡で洗ってしまって問題ない



パッドは乾拭き程度で

●パッドの掃除は基本的にできない。きれいなウエスで乾拭きする程度。ケミカル類は絶対に付けないこと

ベアリングって大丈夫なの?
洗浄するときに気になるアレコレ

水を使った洗車で気になるのはBBやヘッド、ハブへの水の浸入やさびだが、ベアリングにグリスをしっかり塗布して保護しておけば問題ない。自転車は雨天走行も考慮されているので基本的には水分に強い。スチールフレームは、洗車後にシートポストを抜いてフレーム内部に入った水分を乾燥させておくと安心。

STEP 03

ローターやリムサイドも清潔に

- ホイール洗浄編 -

洗浄する順番 ＞ スプロケット（ディグリーザー） ＞ ホイール全体

次は外しておいたホイールだ。ホイールの洗浄も、方法はバイク本体と同じ。
チェーンオイルが付く駆動部（スプロケット）をディグリーザーで洗った後、中性洗剤で全体の汚れを落とすという順番で作業する。

スプロケットの洗浄

STEP3で使うもの >>> ブラシ

●使うものは中性洗剤、ディグリーザー、そしてスプロケットを洗うためのブラシ。ブラシは100円ショップで売っているもので十分



中性洗剤





ディグリーザーを塗布する

●まずスプロケットのオイル汚れを洗う。ディグリーザーをスプロケット全体に塗布して油汚れを溶かしていく



水でディグリーザーを洗い流す

●次に水で汚れを洗い流す。この方法ならスプロケットを外さなくても十分きれいになる





●このとき、ブラシでスプロケットの間に残った汚れをかき出す



ホイール全体を洗っていく

●スプロケットをきれいにしたら、スポンジと中性洗剤でホイール全体を洗う。タイヤをスポンジで挟みながらリム面の汚れも落とし、スポークも一本一本しっかりと洗っておく

ディスクブレーキホイールはどう洗う?

ローターまわりの洗浄



ディスクブレーキ用ホイールの場合も基本的に同じ。ローターは中性洗剤で洗ってしまって大丈夫。ローターにディグリーザーが付くと油分が残留する可能性があり、音鳴りの原因になるので注意。



泡を洗い流して完了



| STEP3ポイント | ▸ | **ローターにはディグリーザーを付けないように**

STEP 04

仕上げ作業をしよう
- 乾燥と注油編 -

洗浄する順番 ＞ フレーム（乾拭き）＞ 可動部への注油

**これで汚れは落ちたが、効率のいい走りに必要な油分も落ちてしまった。
最後は各部に注油をして潤滑機能を復活させ、フレームをワックスでコーティングしたら洗車終了。**




水分を拭き取り乾燥させる

●洗車が終了したら、ウエスで水分を拭き取る。最後は注油＆ワックスがけだが、その前に軽く乾燥させること。「洗車後は天日干しをしっかりしてください。できれば1時間くらい。真夏なら30分でもかなりの水分が飛んでいきます。だから洗車はできれば天気のいい日を選ぶべきですね」

STEP4で使うもの >>> ウエス



●パーツ用潤滑剤、チェーン用潤滑剤、ワックスのほか、フレームにワックスをかける際のウエスも用意

可動部へ注油する

注油箇所は、前後ブレーキと前後ディレーラー。パーツを動かしたときに動く軸部分や関節部分に注油を行う。潤滑剤は、水置換性（水分を追い出して油分を吸着させる性質）があるものを使うこと。注油後は、余分なオイルを拭き取っておく。

リヤディレーラー




●リヤディレーラーは可動部であるリンク部分全てに注油する。プーリーの軸部分も忘れずに。フロントディレーラーと同様、ケーブル固定部分はNG

フロントディレーラー



●フロントディレーラーは全ての可動部分に注油。ただし、ケーブルが緩む可能性があるので、ケーブル固定部分には注油しない

高橋さんがお薦めする潤滑油はコレ！



ヴィプロス・フリック
価格／1800円（税抜）
㈲ヴィプロス
☎03-3683-8333

これらの箇所には注油は厳禁！ ✕





●ブレーキ＆シフトケーブルの固定部分と、ブレーキシューホルダー固定部分には注油をしないこと。緩む可能性があり危険

高橋さんがお薦めするチェーン用潤滑油はコレ！



ヴィプロス・ムオン
価格／1600円（税抜・60㎖）
㈲ヴィプロス
☎03-3683-8333

チェーン



●チェーンへの注油も忘れずに。丁寧にやるなら一コマずつ、時間がないならクランクを回転させながら全体に注油する。洗車後はチェーン内部に水分が残っているので、水置換性のあるチェーンオイルを

| STEP4ポイント | ▸ | **各パーツに注油を行い、操作と走りを軽くする**

STEP 05

次の洗車の予防にもワックスをしよう

**最後はワックスがけ。
塗装が保護される・見た目がきれいになるだけでなく、汚れが付きにくくなるため、次回の洗車時の手間が少なくなるというメリットもある。**



●普通のウエスでフレームをこすると塗膜に細かい傷が付いてしまうので、ソフトなマイクロファイバーを使おう。マット塗装なら、艶が出にくい艶消し塗装用のワックスを使うことを勧める

ヴィプロス・グラン
価格／3000円（税抜）
㈲ヴィプロス
☎03-3683-8333



高橋さんがお薦めするワックスはコレ！

POWER ROAD

ミシュラン・パワーロード

生み出される新たなるベンチマーク

ミシュランのモデルチェンジは、ロード界にとって一大事件だ。やっとチューブレスが追加されたとくればなおさらである。ミシュラン本社の担当者に、新型パワーシリーズについて聞いた。

text◉Yukio Yasui　photo◉Takuji Hasegawa　取材協力◉Eclair

MICHELIN POWER ROAD
ミシュラン・パワーロード
価格／5200円（税抜）

MICHELIN POWER ROAD TL READY
ミシュラン・パワーロード TLレディ
価格／7600円（税抜）



今年の1月、取材行でフランスに行った際、ミシュランに新しいタイヤについて話を聞かせてほしいと打診した。返答は「OK!」。クレルモン＝フェランにあるミシュランの本社に赴き、元エンジニアのミシュランのビジネス・セグメント・マネージャー、ヴィンセント・ルデュー氏にミシュランの最新ロードタイヤについてお話を伺った。

対談の前に、ミシュランのロードタイヤラインナップについて整理しておく。2016年に発表されたパワーシリーズは、コンペティション、オールシーズン、エンデュランスという目的別3モデルが用意されていた。今年、パワーシリーズを一新。従来のコンペティションとエンデュランスをパワーロードに一本化した（チューブラーではパワーコンペティションが継続）。その理由は、パワーコンペティションのグリップと転がり抵抗、パワーエンデュランスの耐久性を、パワーロードで超えることができたためだという。

転がり抵抗と軽さを追求した超高性能はパワータイムトライアルという競技専用モデルに託し、ウェットグリップはパワーオールシーズンが担当する。そして、ついにミシュラン初となるチューブレスレディがパワーロードに設定された（インタビュー時は未試乗）。

MICHELIN

「新生パワーシリーズの武器は〝バランス〟です」



●現在、コフィディスなどのチームにタイヤを供給しているミシュラン。プロはチューブラー（パワーコンペティションチューブラー）を使うことも多いが、タイムトライアルなどではクリンチャー（パワータイムトライアル）を選んでいるという



ミシュラン ビジネス・セグメント・マネージャー
ヴィンセント・ルデュー氏
VINCENT LEDIEU

ミシュラン自転車部門のビジネス・セグメント・マネージャー。かつてはエンジニアとして自動車用タイヤの開発を担当していたが、自転車好きが高じて自転車部門へ。

クリンチャーの方が速い？

安井（以下Y）：お時間をとっていただきありがとうございます。早速質問を。ミシュランはパワーロードで初めてロード用チューブレスを作りましたが、なぜチューブレスへの参入が遅かったんでしょうか？

ヴィンセント（以下V）：10年ほど前にミシュランはMTB用のチューブレスタイヤを作りましたが、重量や強じん性などを考えると、ロードバイクにはまだメリットがないと判断していたためです。それに、当時の人々が求めていたのは軽さでした。当時の技術でチューブレスタイヤを作ると重くなってしまい、ニーズを満たすことはできなかったのです。今は技術が進化して軽く作れるようになりましたし、重量より転がり抵抗にユーザーの意識が向いているので、チューブレスをやる価値が出てきました。

Y：それにしても他社に比べて遅かったような気が……。

V：正直に言うと、チューブレスタイヤのパフォーマンスがクリンチャーに比べて低かったから、という理由もあったんです。

Y：え？

V：今でもハイエンドクリンチャータイヤとラテックスチューブの組み合わせの方が、チューブレスタイヤより性能が出ます。転がり抵抗を含めて。

Y：……え？　チューブレスはタイヤとチューブとの摩擦がないから転がり抵抗が低くなるのでは？

V：ロードバイクの空気圧なら、転がり抵抗の主な発生源はタイヤとチューブの変形なんです。クリンチャータイヤとチューブとの摩擦なんてほぼ考えなくていいレベル。

Y：そうなんですか。

V：タイヤとチューブが分厚くなればなるほど、変形するモノの総量が増えるので、転がり抵抗が大きくなります。パワーロードチューブレスは空気保持性などを重視しているため、パワータイムトライアルのような高性能クリンチャー＋ラテックスチューブの厚みよりわずかに分厚いんです。

Y：超高性能クリンチャー×ラテックスチューブには、まだチューブレスは勝てていないと。

V：そうです。それに、クリンチャーリムはチューブレス対応リムより軽くできます。その点でもクリンチャーにはメリットがありますね。もちろん使うシチュエーションによって変わりますが、基本的にはまだクリンチャーの方に優位性があると思います。

Y：いろいろと衝撃的です。

V：とはいえ、パワーロード×ラテックスチューブと、パワーロードチューブレスを比較すれば、パワーロードチューブレスの方が高性能です。転がり抵抗は、パワーロードタイムトライアル×ラテックスチューブ↓パワーロードチューブレス↓パワーロード×ラテックスチューブの順で大きくなります。

数字で性能は決まらない

Y：では、他社製品に対するパワーロードシリーズの強みは？

V：どこかを突出させるのではなく、各性能をハイレベルでバランスさせたことです。TPI数を増やし、コンパウンドを減らし、サイドウォールを他社競合品と比べて25%ほど薄くして転がり抵抗を削減しました。それによって熱を逃がすことができているので、耐久性も上がっています。ただ薄く作ると当然耐パンク性が低下するので、アラミドのプロテ

クションを入れることで耐パンク性も向上させています。各性能のバランスこそが、新型パワーロードの武器です。

Y：TPIの120って、それほど大きな数字ではないのでは？

V：そうですね。しかし大切なのは数字ではなく、「どのように使うか」なんです。繊維を撚るのか、どの方向に並べるか、どう重ねるか……それによって強度や剛性や重量や転がり抵抗など性能が大きく変わります。TPI数は素材のインフォメーションとしては必要な数字なんですが、それで性能は決まりません。

Y：カーボンフレームや料理と同じですね。60tを使っているからといっていいフレームになるわけではない。いい食材を使っているからといって必ずおいしい料理になるわけではない。肝心なのは使い方。

V：そのとおり。数字で判断するのは簡単なんですが、現在の市場では数字だけが独り歩きしているという印象を受けます。

Y：TPIでタイヤを語るのは意味がないということですね。では最後の質問。ロードタイヤの未来は？

V：チューブレスタイヤがどんどん高性能化するでしょう。ホイールメーカーの動向も大きく影響しますが。私の夢は、軽量クリンチャーの軽さと、TT用タイヤのような転がり抵抗と、オールシーズン用タイヤのグリップを持ち合わせたようなチューブレスタイヤを作ること。

Y：楽しみです。ありがとうございました。

MICHELIN POWER ROAD

CLINCHER MODEL — CHECK! — **TUBELESS READY MODEL**

2モデルの細部をチェック！

クリンチャーモデル

SPEC.

サイズ／700×23C、25C、28C　実測重量／238g（25C）ケーシング素材／ナイロン（120TP）　メーカー推奨空気圧／5～8bar　コンパウンド／Xレースコンパウンド　カラー／ブラック、ブルー（25Cのみ）、レッド（25Cのみ）

チューブレスレディモデル

SPEC.

サイズ／700×25C、28C、32C　実測重量／267g（25C）ケーシング素材／ナイロン（120TP）　メーカー推奨空気圧／5～8bar　コンパウンド／Xレースコンパウンド　カラー／ブラック

01





タイヤのセンターはスリックだが、サイドには直線状のトレッドパターンが刻まれる。このパターン自体はチューブレスレディモデルもクリンチャーモデルも共通だが、トレッドの幅はなぜかチューブレスレディモデルの方が3mmほど狭かった。軽量化のためか？ コンパウンドはミシュランの最新世代Xレースコンパウンドで、ウェットグリップも非常に高いという。

02





クリンチャーは、ケーシングがトップ3層、サイドウォール2層だが、チューブレスレディはトップ4層、サイドウォール部3層と1層多い。空気保持能力を高めるためだが、同シリーズでここまで構造を変えるケースは珍しい。また、エアシール層（黄色の部分）をケーシングの外側に配している（通常はケーシングの内側に設ける）。こうした方が軽くできるらしい。

03





リム内幅19mmのホイールに25Cを装着して6barまで充填すると、クリンチャーで27.3mm、チューブレスレディで28mmと、ともに幅は28mm前後になる。ちなみに、なぜチューブレスではなくチューブレスレディを作ったのかというと、「現在の技術で完璧なチューブレスを作ろうとすると重くなってしまう」、「精度の高いチューブレス用リムがまだ少ない」などが理由だという。

IMPRESSION

〝バランス〟という言葉の真意を教えてくれる

バランス、バランス、バランス。とにかくバランスなんだ。ミシュランのマネージャーはそう繰り返す。バランスとは地味な言葉である。どこかを突出させるのではなく、必要とされる性能全てを同居させることなのだから、それも当然だ。

しかしモノづくりにおいて〝バランス〟とは、技術者の目の前にそびえ立つ高い壁だ。150gのロード用タイヤ、600gのカーボンフレーム。ビッグメーカーならそんなもの明日にでも作れるだろう。しかし、耐久性、強度と剛性、扱いやすさ、快適性、生産性、安全性、価格、それらの各性能を〝バランス〟させながらそれを作るのは、至難の業だ。ミシュランの新作に乗って感じたのは、そういうことだった。

まず、入荷したばかりのパワーロードチューブレスから乗る。空気保持性を高めるべくケーシングが3～4層になっているからか（クリンチャーは2～3層）、クリンチャーと比べると全体的に分厚くしっかりとした作りだが、転がり抵抗はかなり小さく、振動の減衰が速い。特筆すべきは扱いやすさである。完全に体をタイヤに委ねられる。どんな動きにも不安がない。「軽い」とか「速い」といった単純な話ではなく、〝バランスがいい〟と表現する他ない走り。わざわざケーシングを1層増やしているくらいだから、チョイ乗りインプレでは分からない性能（空気保持性）も高いと思われる。

クリンチャーも同じホイールで比較した（チューブはパナレーサーのRエアを使用）。チューブレスとの性能差は思ったほど大きくなく、特に走りの軽さはチューブレスに肉薄している。この新作クリンチャーの転がり抵抗は、最新鋭チューブレスに迫るほどに低いのだ。グリップ感はどこまでも自然で、チューブレスレディ同様、ハンドリングに不安はまったくない。こちらも全科目優秀な超バランスタイプだ。

バランスを無視すれば、ある一点のみ突出した性能が得られる。しかし世のユーザーの95%は、そんな性能が必要になるほどの領域には入らない。我々に本当に必要なのは結局のところバランスなのであり、その点においてミシュランは隙のないタイヤ作りをしたという印象だ。安易な一点突破で満足するのではなく、ミシュラン開発陣は〝バランスの高い壁〟を越えて見せたのである。



RIDER

安井行生

さまざまな自転車メディアでインプレ記事や技術解説などを執筆する自転車ライター。自転車についての探究に余念がない。

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

CS GEAR CHANGE

サイクリストの
語らい場

VOL. 19

● 今月のコーナー

編集部と読者のつぶやき
サイスポ酒場

みみみ通信

最速店長涌本の
ちょっとそれ深掘りしましょうか?

ニャンクルスポーツ
Nyancle Sports

読者の投稿レポート
輪な道

今回はお休みのコーナー
※こちらも投稿随時受け付けます

イケメンサイクリスト図鑑／俺たちの今月の痛ジャージ／パンクの魂／突撃！隣の"じてんしゃ銭湯"／€情報の革命戦線ザ・ジパラ$／サイクリスト24時

各コーナーへの
投稿はこちらから。

お便りの場合

〒104-8488
東京都中央区八丁堀4-5-9
八重洲出版
サイクルスポーツ編集部

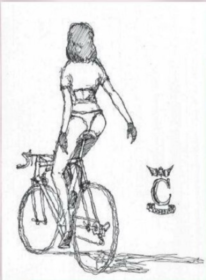
Eメールの場合

info@cyclesports.jp
※各コーナー名を明記のうえ、ご意見、ご感想お待ちしております

※ペンネーム希望者は
明記してください

携帯・スマホからも
簡単に投稿できます

CGC投稿用
QRコード



ケルビム・R-2への
投稿ハガキ
S.Sさん

ケルビムのフレームに跨がった女性の後ろ姿を描いた作品。フリーハンドらしい線が良い味を出している。



カンパニョーロ・ボーラ
WTO45への投稿ハガキ
R.Yさん

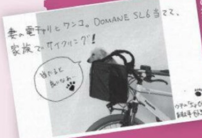
カンパニョーロホイールを手にした感無量のR.Yさん自身を描いた作品。「かんぱにょーろ」の文字がとてもかわいらしい。

たくさんのご応募ありがとうございました！

50周年記念モニターキャンペーンに寄せられた

個性派ハガキをPICK UP!

サイクルスポーツ5月号、6月号と2号連続でお届けした「大モニターキャンペーン」。編集部にはハガキの山がいくつも積み上がりました。皆さん応募ありがとうございました！　今回は、残念ながら当選には至らなかったものの、抽選時に編集部をにぎわせてくれたハガキ6枚を紹介しよう。

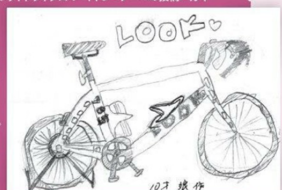


トレック・ドマーネSL6
への投稿ハガキ
K.Iさん

イラストではないが、K.Iさんの愛犬「ちょび」が自転車カゴからひょっこりと顔を出した写真ハガキ。ニャンクルスポーツならぬ"ワンクル"スポーツとして初登場だ！

サリス・H3ダイレクトドライブスマートトレーナーへの投稿ハガキ
M.Tさん

M.Tさんの愛車（？）を10歳になる娘さんが描いた作品。ルック・785の文字がかわいらしい。ハンドルにはSTIレバーやリヤライト、ボトルケージと細かい描写が光る





カンパニョーロ・
ボーラWTO45
への投稿ハガキ
T.Nさん

サイクルスポーツロゴが入った自転車のイラスト。形から推測するに、スペシャライズド・ヴェンジにも見える。３アームクランクの完成された描写が非常に気になる。

ヴァレグロでコロナから身を守るF.Hさんを描いた作品。はたしてその効果は分からないが、ウイルスを跳ね返している。ちなみにヘルメットは通気性が良いのが売りだ



カスク・ヴァレグロ
への投稿ハガキ
F.Hさん



編集部と読者のつぶやき

サイスポ酒場

ついに飲み会もデジタル化だ！
ということで、はやりのZOOM飲み版
サイスポ酒場。3か月ぶりに
帰ってきましたよ。

illust.◉村上智之（テイク・オフ）

松下（以下：松）：もしもーし。
江里口（以下：江）：はいはーい。
松：滝沢さんはどうですか？
滝沢（以下：滝）：大丈夫でーす。
松：今回のサイスポ酒場はオンライン飲み会バージョンです！
江：はやりのやつだね。
松：では、早速カンパーイ！
江・滝：カンパーイ！
松：今月は先月の特集にひもづいた回答を集めてみました。
滝：二人共ヒルクライム大会とか出たことあるの？
江：もちろん。
松：恥ずかしながら……。
滝：え、出てないんだ。
松：はい。ちなみに滝沢さんはどうですか？
滝：私は毎年、榛名山ヒルクライムに出てたよ。
江：すごいっすね、ガチじゃないですか。
滝：なんか誘われて。上り嫌いなんだけど、気づいたら出てること結構ある。松下君も出てみたら？
松：怖いなぁ。
江：松下的にはこの投稿と同じ感じ？
松：ですね。ツーリングしているとなんか上ってるっていうのはよくあるんですけど。江里口さんはヒルクライム好きでしたよね？
江：僕は大阪に住んでたから山が近くて、自転車に乗る=上りに行くみたいな感じだったから、東京は物足りなさしかない。
滝：なるほど。この投稿だけどさ。猿やばくない？　めっちゃ怖いじゃん。熊くらい怖いじゃんこれ。
江：たしかにね。数十匹はまじで怖いですよね。
滝：昔1匹とすれ違ったときに追いかけられて怖かったもん。
松：本当ですか？
滝：うおーって逃げた。
江：山上ってると出がちだよね、いろんなものが。
滝：何に出合ったことある？
江：イノシシに追いかけられたことがある。夜の上りで追いかけられて、やべって。
松：ヒルクライムは動物ネタが、ちょこちょこ挙がってますね。
滝：あーこのマスク着けて山上る人、えらいね。
松：実際どうなんですかね？
滝：周りに誰もいないなら別に全然問題ないと思うけど。
江：ですよね。
松：別にいつでもしなきゃいけないわけじゃないですもんね。
江：人と交わることがあればってことでしょ？
松：自分もそうだと思っています。
滝：サイクリングロードとかはね、マスクした方がいいね。
松：でも、今年の夏とかはマスクしながら走って、熱中症になりかけるとかありそうですね。
江：死ぬよね。既にめちゃくちゃ暑いし。まぁ気をつけるしかないんだけどね。
松：これ（白い犬）って出合ったことあります？
江：いや、知らん。神獣はやばいでしょ。
松：実は僕、出合ったことあるんですよ。この犬。
江：え、どういうこと？
松：栗山さんと大城さんと以前、心霊ライドみたいなやつで正丸峠へ行ったとき白い犬が出てきて……。
江：じゃあただの犬じゃんw
滝：ただの近所の犬だよ。
松：たぶん頂上付近に住み着いてるんですよ。
江：でもちょっと怖いね。
松：ちょっとビビりました。この人も山の神に会ったみたいです。
滝：そうだね。山に住み着いてるんでしょ？
江：会いに行ける山の神。
滝：森本さんみたいなアマチュアトップヒルクライマーの人って、毎日練習してたりするから、ツイッターとか見ていると意外に会う機会がありそう。
江：確かに。
松：手軽に神に会える。
江：やっぱ山上ろう。手前味噌ですけど、ヒルクライムしてたら登山にも手を出し始めたっていうね。
松：山に引かれるんですね。
江：引かれるね。で、そのうち舗装されてる車道なのか、未舗装の登山道なのかって違いくらいにしか思えなくなってくる。
松：そういえばリアルじゃなくなりますけど、バーチャル系でヒルクライム大会とかあったりするんですか？
滝：ありますよ。
江：へー。あるんすか。
滝：アルプデュズイフトっていう山がありまして。普段はそこをタイム競ったりしてるんですけど、そこでイベントとか結構ありますよ。なので富士ヒルクライムが中止になった代わりに、アルプデュズイフトで頑張ろーぜみたいな感じになってますよ。
江：マジですごい。
松：江里口さんはそこに関しては？
江：うーん……。だって山って環境に行くっていうのがあるから。ローラーで足回すとかは別に全然分かるんですけど……。ズイフターの滝沢さん的には、どこが面白いんですか？
滝：え、ズイフトのヒルクライム？別にズイフトで上りに行きたいっていうわけではなくて、もっとゲーム視点でホイールとか、フレームとかみたいなアイテムがもらえるんですよ。それをもらうために頑張る。
江：なるほど。すげぇ。
松：今年はスマートトレーナーを使ったオンラインヒルクライム熱が上がりそうですね。
江：だね。まぁ後はeバイクヒルクライムができる時代になりましたから。
滝：私もeバイクくらいがいいな。だってヨーロッパはもうそれが標準だったし。ツール・ド・フランスを観に行ったときも1／3くらいはeバイクだったもん。
江：楽というか何も考えなくていいっすからね。
松：確かに。
滝：しかも結構運動してる感あるし、全然それでいいじゃん。
江：まぁね。上りで速くなるってことにこだわらなければそれでいいと思うっす。
滝：でも、日本ってなんかスポ根が好きじゃないですか。運動は自分の体力と気力を使い切ってこそが美徳とされる習慣があるから、はやんないかなという気もする。
江：なるほど。
松：はやってほしいですけどね。
滝：いろんな多様性、ダイバーシティですよ。いろんな楽しみ方があってしかるべきだからね。
江：まったくそのとおりでございます。これからのヒルクライムのあり方がどうなっていくのか楽しみだね。

今宵の酒の肴

ヒルクライムは嫌いです。だけど、自転車に乗っていると日本の土地柄、必ず峠を越えないと次の目的地にたどり着けません。自転車に乗り始めて、大嫌いなきつい上りをなぜか上っている自分がいました。

八木 裕さん

走っていると、はるか先の路面に岩がゴロゴロ落ちていて、近づいたら全て猿だった。数十匹の猿の群れに囲まれ、とても怖かった。

荒木公友さん

安いマスクで坂を上っているとき、酸欠になって倒れそうになった。

福見修司さん

埼玉県の正丸峠を上っているときに起きたことです。上りを終え、下りの最中に一匹の大きな白い犬?が道の真ん中にお座りしていました。かなりびっくり（笑）。これは山の神に仕える神獣なのではと手を合わせて横を通りすぎていきました。あの白い犬はなんだったのか、いまだに謎であります。

山田竜治さん

二ノ瀬に行ったら山の神の森本さんに出会い、写真を撮らせてもらった。

水谷哲久さん

今月の一句　自転車川柳



田中克則さん

みほ&みゆみゆの

みみみ通信

第00001号

【祝！ みみみキングダム建国！】

みみみ通信とは……

「みみみ通信」は国内で盛り上がったトピックスを取り上げ、国民に広く周知することを目的とした、みみみキングダムの月報誌。王国の〝いま〟を知りたい民は必読だ。随時、国民の声も募集しており、応募してくれた瞬間に入国させられると話題。



みみみキングダムの女王

石垣美帆

●本誌でも活躍中のファッションモデル。今月よりみみみキングダム女王に就任。Twitter：@Miho_Ishigaki



みみみキングダムの報道官

大城実結

●自転車フリーライター。旅やキャンプ、離島、風呂をこよなく愛する平民。Twitter：@moshiroa1

キーワードは “ハッピーな自転車ライフ”

一同騒然、突如の建国！

5月某日、サイクルスポーツ本誌の打ち合わせにて、突如「みみみキングダム」を名乗る国が建った。女王にはファッションモデル石垣美帆、報道官兼女王側近にはライター大城実結が着任。同国は「誰もがハッピーなサイクリングライフを謳歌できるよう、いろいろ頑張ろ〜」を指針に、自転車関連トピックスを女性目線から発信していく方針だ。なお、現在の国民は女王および報道官の2人で、「随時、入国希望者を受け入れていきたい」と語った。

通信士の大城氏は「まさか国が建つとは思わなかった」と話しており、新女王の石垣氏は「私、漫画の『キングダム』がバイブルなんですよ、わーい」と、お茶目な一面を見せた。

今後のみみみ通信では、石垣女王直伝のサイクリング時の日焼け対策やコーディネート術を随時公開していく予定。これからの動向に注目したい。

民よ! お悩み求む!!

みみみ通信では、初心者・女性のお悩みを募集します。投稿いただいた方は、入国者として本ページの国民数にカウントされます。

どしどしご応募お待ちしております! 入国者求む!

ミミミコクミンカウント 00002人

このすっとこどっこい！

テーマ マウントしないで〜

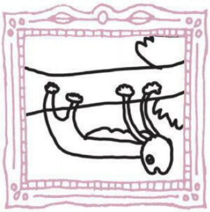
「やっぱ自転車に楽しく乗るには環境が大切だよね〜」——新女王こと、石垣美帆は語った。彼女のいう環境というのは、道路状況や地形ではなく、ライド仲間やチームを指している。数々のヒルクライム大会で輝かしい功績を残してきた石垣女王だったが、実はここまでレースにのめり込んだのも、一種の悔しさからだったという。「自転車を始めたばかりのときはかなり色眼鏡で見られて、つらい思いをしたんだよね。『仕事を増やしたくて乗っているんでしょ』とか『機材のグレードはこんなもんか』とか。こっちは好きで乗ってんのに、なんで自分の正義を押し付けてくるの、このすっとこどっこい！って頭きちゃって」

ぷんすかと怒りマークを浮かべながら語る彼女だったが、確かに大城もソフトマウンティングをされた経験があり、結局のところ、初心者の時は誰しも似たような経験があるのではないかという見解に至った。そのうえで女王は「人と走る時は、相手がラブリーラビットだと思って♡」と提言。解説すると、ラブリーラビットというのは「体力や経験に差がある人」を指し、相手が平気そうにしていたとしても〝本当に相手を思っているか〟を改めて考え助言してほしいとのこと。小さな優しさや気遣いが、より良い環境につながると国の方針を定めた。

特別版

美帆女王の挑戦状!

民よ！ 私の塗り絵に挑戦してみよ!!



【 ナマケモノ 】

▸▸▸ 女王と報道官動静 ◂◂◂

石垣 コロナ自粛中は「ぬりえ」を51日間連続で描き続けSNSで発表。TLが一時騒然となったと話題に

大城 コロナ自粛中は、話題の韓国ドラマ「愛の不時着」を一気見し、睡眠時間を大いに吸い取られてしまった

text◉大城実結　協力◉石垣美帆

最速店長 涌本の ちょっとそれ 深掘りしましょうか？

第8回



涌本正樹
MASAKI WAKUMOTO

サイスポに寄せられた、
自転車にまつわるお悩みを、
2019年最速店長
涌本氏が回答（深掘り）！

その質問深掘り！ 一問一答

Q

当方57歳の昭和のおっさんチャリダーです。自分が今も愛用し続けている固定ローラー台は、27～28年前に購入したミノウラのスーパーマグターボです。買った理由は、脱着システムが立ったまま足一本でできる。この一点につきます。今現在これ以上脱着が簡単な（固定）ローラー台はありますか？ いい加減最新の機種を購入すべきだとは分かっているのですが……

P.N.ロンサムコージさん

A 30年前のローラーとはすごいですねぇ。そのスーパーマグターボがもはやどんな物かも分かりませんが、脱着のしやすいローラーってそんなにないんじゃないのでしょうか。脱着しやすさだけで言ったら、車輪を外さずにリヤエンド固定か、もはや固定もしない3本ローラーだけど（気に入ってて、使いやすければ）最新機種にこだわらなくてもいいんじゃないかな？ もちろん最新機種にはバーチャルライドを前提に、パワーメーターや自動負荷装置、振動機能やフリクション等々が付いていて、面白いし楽しい機能が満載ですけどね。でも自分に合ったものが一番良いと思いますよ。最新の物にも、古い物にもそれぞれ良さがあるから、その中から自分に合ったものを探すのも楽しいんじゃないかな。なじみの自転車仲間やショップスタッフがいれば、相談するのも良いかもね。

スクアドラ滋賀守山店を訪れたら ココへ行け！

たまには大自然の中で絶叫するのも良いんじゃない？



自転車とは違うアクティビティだけど、これもオモロイ！ 子供はもちろんだけど、大人が童心に帰って、はしゃぐのが良いね。帰りは近くの道の駅で猪肉の入ったシシ丼でシメる！

フォレストアドベンチャー栗東
〒520-3002 滋賀県栗東市観音寺字平谷459

今月の一言

**ライド終わりは
キンッキンに冷えた
生ビールが飲みてぇなあ**

最速店長のいるお店

**スクアドラ
滋賀守山**

滋賀県守山市
今宿4-5-7
☎ 077-596-3866
営業時間：
12：00 ～ 20：00
（水曜日定休）





おところ
東京湾に面した静かな漁港

第17回

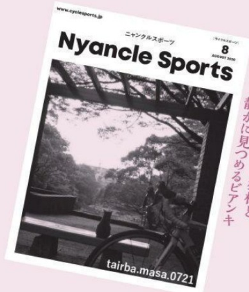
あっという間に季節は初夏へと移り変わり、昼間の日差しがギラギラとしてきましたね。今月は日が傾き始めた夕方、小さな漁港で個性的な毛並みの人懐っこいネコさんに出合うことができました。風通しの良い物陰でのんびりと過ごしていましたが、かわいがってくれる漁師のおじさんがやってくると急に活発に！ おじさんを追って船に乗り込んで漁の準備をお手伝い。立派な漁師ネコなんだね。

撮影シチュエーション：小さな漁港の漁師小屋の近くに5、6匹のネコが暮らしていました。中には生後1か月ほどの子ネコ3匹もちょこまかと。「野良だから名前なんてないよ〜」という漁師さんたちに、いつも魚をもらっているんだって。

初代ニャンスポ編集長
たなかそのこ

自転車レースカメラマン、チーム広報として仕事をしているようで世界各国のネコの尻尾を追いかけているネコ愛好家。

ニャンスポ公式インスタグラムに寄せられた愛くるしいネコたち



夕日を眺める猫様と静かに見つめるビアンキ

NYANCLE_SPORTS

投稿の際は、インスタグラムで #nyanclesports のハッシュタグを付けてご投稿ください。あなたのネコ写真がニャンクルスポーツの表紙を飾れるかも？

Cycle Sports

‖ 読者の投稿レポート ‖

輪な道

ネパールの秘境 ではない？

ムスタンMTB旅に行ってきた 後編

昨年の GW。ムスタン王国の旧都ローマンタンからガミの町へ向けて走り出した。ヒマラヤの絶景を行くMTB ツアーの魅力を八原さんがレポート。



想像以上の悪路に苦戦する

峠に立ってこれから行く先を眺めると、ちょうどスキー場の頂上に立った気分だ。ずっと彼方まで延びている道を見ると気分が高揚する。12時20分、峠から下り開始。ところが、一見良さそうに見えた道路が、実際走ってみると決して楽ではない。大きな石がゴロゴロしていて、ハンドルを支える手元はガクガクしてくる。ペダルは地面とほぼ水平に保ち、サドルには座らないスタンディング姿勢。膝のクッションを利用して路面からの衝撃を吸収する。

またフロントギヤは2段目くらいに、リヤのギヤも真ん中くらいに掛けておくと、路面に擦れてチェーンが傷んだり、ほこりまみれになることを防げるとのこと。ガイドの適切なアドバイスにはうなずくことばかりだ。途中、ガミの村に入る手前の「世界最長のマニウォール」で写真を撮る。ここから少し下って、また上り返し。13時5分にガミのロッジに到着した。

ここまで走行距離28・7㎞。時間は5時間22分だったが、今日も疲労感が半端じゃない。琵琶湖一周するよりもはるかに疲労を感じた。ロッジの庭にあるテーブルと椅子のセットに陣取ってみんなでビールを飲んだら、もう動く気がしなくなった。夕食はジンジャースープとボイルドポテトをチョイスして、高地に疲れた内臓をいたわった。

風を感じるＭＴＢ旅は最高だ！

5月4日。この日も快晴。5時起床。ガイドの判断により7時出発といつもより1時間早い。午後になるとカリ・ガンダキから吹き上げてくる強力な風を考慮してのこと。結果的にこれは正解で、ガイドの的確な判断が良かった。ロッジの前の庭で青空朝食をとった後、予定より少し遅れ7時20分に出発するが、いきなりの上りでＭＴＢを押してのスタート。

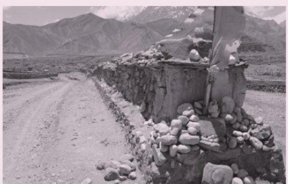
はるか彼方まで峠の上りが続いているのがよく分かる。この先、ガミ・ラとニイ・ラの2つの峠を越えないとならない。高地に数日間いると多少は慣れてくるものだが、さすがに４０００ｍもある峠の上りはキツい。このあたりの山はゆったりとした形で、道も山腹をジグザグに切って造られた急坂ではないのが唯一の救い。

さらに風が吹いたり車が通ったりすると、細かいほこりが舞い上がり目の前が真っ白になる。マスクとゴーグルで対策しているが、きちんとポケットに収まっていなかったデジカメはほこりまみれに。

しかし、素晴らしいのは目の前に広がる景色だ。褐色の大地の向こうには青い空と雪をいただいたヒマラヤが次々と現れる。歩きだと景色は少しずつしか変化しないが、ＭＴＢでの移動は景色が走馬灯のように次々と変化し、ついつい先を急いでしまう。そして常に風を感じながら走るＭＴＢの旅は実に楽しい。これほど楽しい旅とは想像していなかった。いい意味で裏切られた感じである。

峠からの下りは快適だった。随所に悪路はあるが、比較的緩やかなつづら折りの道を写真を撮りながら下っていく。峠から遠くに小





●チベット語の経文が書かれた石が並ぶ世界最長のマニウォール

投稿者

YASUHIRO YAHARA

八原 康広さん
(61歳)

高校時代からサイクリングが趣味。専らロードだったが、ムスタンのバイク旅以降MTBで山を駆けることが多くなった。登山も好きで、国内外問わず山へはよく行く。ネパール行きはこれまで18回。次回もネパールバイク旅を思案中。



※6月5日現在、ネパールに乗り入れる全ての国際線フライトの運航は6月 30 日まで停止中。運航再開後のツアーに関する問い合わせは、以下連絡先まで。
コスモ・トレック ▸ www.cosmo-nepal.com　カトマンズバイクステーション ▸ http://ktmbikestation.com

さく見えていた村に10時40分到着。ここまで20㎞走っただけ。一旦休憩して次の上りに備えるが、ここでガイドからの提案。

「次の峠は道路工事中で、11時から14時の間のみ通行が可能なため、早めに通過しておきたい」とのことで、上りのみサポートカーを利用して時間短縮を図ろうというもの。我々もガイドの提案を受け入れ、この厳しい峠への上りのみサポートカーで2～3㎞移動。

予定より少し遅れ11時40分に通行可能となり、峠から下り始めるが、工事中とあって道はかろうじて4WD車で走れる程度の悪路。工事中で止められていた車が一斉に通過し、そのわだちで少しは走りやすくなったが、沢から流れ出た水が道路を川のように流れ出ていた。そこはMTBを押しながら何とか通過。

下りの道は砂地が多く、タイヤが半分まで埋まってしまうところもあり、注意しないとハンドルをとられる危険があった。慎重に下って13時にサマルの村に入る。ここで昼食休憩。長時間強烈な太陽の下で行動していたため、喉がカラカラだ。

サマルからの道はほとんど下りのみだったが、風景がまたすごかった。グランドキャニオンのような岩場を削って作られたつづら折りの道路をガンガン下っていく。

走ることばかりに気を取られていると、ダイナミックな景色をついつい見落としてしまいそうになるので、時々立ち止まってはシャッターを切っていく。しかしあまり時間をとることはできない。

カリ・ガンダキの谷を吹き上げてくる風が徐々に強くなってきた。ツェレの村の手前まで下りてきたら、あまりの強風に立ち止まってやり過ごすような場面もあった。また切り通しの斜面に砂れきが当たって、カラカラカラ～という音が辺りに響き不気味な感じ。

ツェレの村を過ぎ、カリ・ガンダキの広い河原沿いの道を走る。向かい風の中、カリ・ガンダキに架かる鉄橋（車通行不可）を渡ってチュクサンの村に15時20分到着。本日の走行距離は47㎞で、7時間47分にわたった。今回のツアー中で一番の長距離区間でもあり、難所を無事走り切れたことで、夜にメンバー全員で飲んだビールの味は格別！

強風に屈せずラストスパート

5月5日。午後の強い風を避けるため7時出発。やや緩い上りを快適に進むことができ、7時55分に小さい峠の上に立つ。ここからカグベニへと通じる道は工事中が多かったが、上りもそれほどなくカリ・ガンダキの流れに沿ったゆったりとした道だった。

途中コーナーを曲がるとパッと目の前が開け、カグベニの緑の畑が目に飛び込んできた。久しぶりにこれだけの緑を眺めると下に下りてきたという実感が湧く。9時10分、往路に泊まったカグベニの宿でお茶休憩。途中、転倒した人もいたが、ここまで全員順調に走り続けている。空港のあるジョムソンには10時35分着。

ここにはチェックポストがあるので手続きを済ませ、次の村マルファまで進む。ムクチナートへの巡礼の人たちを乗せた車で、交通量はぐっと増えた。道路はほぼ平坦で走りやすく、ほこりが多いのは変わらないが、緑が増えてうれしい。時々、強烈な向かい風がやってくるが終点は近い！ 11時25分、白壁の美しいマルファに到着。

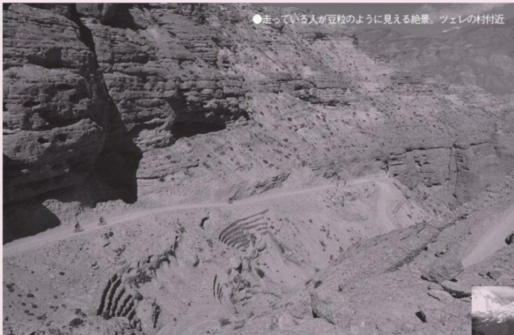
ここが我々のバイク旅の終点。この日は34㎞と短めの走行だったが、ガイドたちは乗ってきたバイクを清掃して分解、段ボール箱に詰めてカトマンズまで運ばないといけない。とりあえずローマンタンから目的地としていたマルファまで、全員無事にケガなく下りてくることができた。着いてすぐホテルのレストランで乾杯し、このMTB旅の終了を祝った。

翌5月6日に再びランドクルーザーでポカラへ戻り、5月7日にはカトマンズまで帰ってきた。

もっと楽だろうと思っていた今回のバイクツアーだったが、やはり標高4000mもの高地で行動をするということは厳しい。日々の疲労度はトレッキングとは比較にならない。それでも走り終えた後の心の充実感、満足度は100％！

我々の旅を支えてくれたネパール人スタッフのチームワークが素晴らしかった。コースを熟知したガイドのRakeshの的確な判断と指示がなければ、これほど楽しい旅にならなかっただろう。Umeshはメカニックだが優れたサイクリストでもあった。そしてどんなに遅れてもラストはPankhaがピッタリとついてサポートしてくれた。

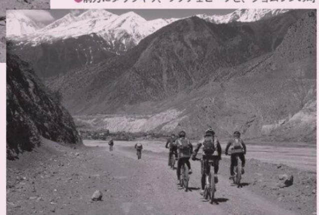
参加した全員が心地よい疲労感と走り終えた充実感を味わえた、素晴らしいMTB旅だった。


●走っている人が豆粒のように見える絶景。ツェレの村付近


●渓谷を流れるカリ・ガンダキ川に架かる橋を渡る

ヒマラヤの
絶景が出迎える！

●前方にダウラギリ、ツクチェピークと、ジョムソンの町




●苦労して走り抜いた後の一杯は最高！


●走りづらい石の道は押しで。ガミ～チュクサンへの下り

新連載！

イザベル・ド・モヘジ皇妃の 東方輪界見聞録

**「自分のクランク長を疑え」
その動きが「疲れ」を誘発してないか？**

ラック公国のイザベル・ド・モヘジ皇妃。かの国は小国ながらも自転車競技が盛んで、皇妃も国民的人気スポーツにとても大きな関心を寄せています。

ある時皇妃は、遠く離れた東方に日本という国があるのを知りました。なんでも「競輪」という自転車競技の発祥の地らしく、世界的自転車パーツメーカーのシマノの本社もあるというではないですか。皇妃が興味を持つのは自然な流れです。

日本に到着した皇妃。案内役のつるさんと共に視察を開始しますが、早速日本のサイクリストたちの足元、クランクの長さが気になったご様子です。イザベル皇妃が気になった点とは……？

つる　イザベル・ド・モヘジ皇妃様、日本へようこそ。わたくし、皇妃様の案内役を致します「つる」と申します。過去にはツール・ド・フランスを走っていたこともございますので、自転車のことでしたら何なりとご質問ください。

皇妃　まあ！そうなの？よろしくね、つるさん！　日本に着いたばかりだけど、もうたくさんのサイクリストを見かけたわ！私の国では「ショートクランク」がはやっているのだけれど、日本のサイクリストは脚が描く弧が大きいから、きっとクランク長が長いのね。

つる　さすがはイザベル様！　もうそんなところまでチェック済みとは！

皇妃　だってわたくしのドレスは長いから、あんなに大きく回したら引っ掛かるし、第一下品でしょ。

つる　ごもっともですな。我が国には長いクランクこそ強者の証という信仰が根強く、成人男性は170㎜を踏めて一人前とされる風習が残っております。

皇妃　あら！　日本は最先端の国かと思ったけど案外古いのね！　年取ったらどうするの？　日本人はそんなに股関節や膝がいつまでも柔軟なの？

つる　実情を申しますと、無理をしている中高年もたくさんおります。でも、もうそういうものだと教え込まれております。ただ、日本は山岳地が多いゆえ、大ギヤ使用者や回転系が弱い者たちを考えると長いものが好まれるのかと。

皇妃　そうね。でも関東平野は四国と同じ面積だって聞いたわ。平地の人もたくさんいるでしょ？　疑問に思わないの？

つる　ご指摘ごもっとも。では平地に住む者、股関節の柔軟性を失っている者、身長165㎝以下の者のクランク長をただちに見直していきたいと存じます。

皇妃　そうよ、その方がいいわ、きっと。

今月の北島のホンネぎゃらりー



**プロショップにある
フィッティングマシンを使えば、
簡単にショートクランクを体験できる。
ちなみに身長155㎝の
私のクランクは150㎜でーす**

著者Profile
北島有花
元本誌編集スタッフ。NJS（ガンウェル）のチーフビルダーとして長年多くのフレームを制作する。2020年より東京サイクルデザイン専門学校の講師を務める。



つるさん
イザベル皇妃の日本滞在の際の案内役。過去にツールを走った経験からもつるさんと呼ばれる。顔のつくりは「つる三ハ〇〇ムシ」



イザベル・ド・モヘジ
ラック公国の皇妃様。日本の自転車事情の視察に来ている。顔のつくりは「へのへのもへじ」

石田ゆうすけの
NIPPON漂流

僕の細道

The Narrow Road to BOKU

第167回

〝裏〟に広がるお宝を探しに京都さすらい旅

美山〜小浜〜今津

立ち止まって探求 奥深さをのぞき見る



いしだ ゆうすけ

南紀白浜生まれ。旅行作家。食の記事も手掛ける。全国で講演も。7年半かけて自転車で世界一周。『行かずに死ねるか！』から始まる世界一周三部作は累計30万部超え。『地図を破って行ってやれ！』ほか、当連載をリライトした文庫本も発売中。これを書いている今はやっと緊急事態宣言が解除になり、飲食店も営業を再開し始めたところ。でも遠くの方から第二波の足音が聞こえてきています。来月はツーリングできるかな？

text&photo◉石田ゆうすけ

予定を放り投げて、
気になることをとことん探求していく。
日々状況が変わっていくなか、
人のいない京都を見ることから始まった旅は、
そんな自転車の緩やかなペースと共に
土地に漂う残り香を感じ取りながら進む。
そうして日本の奥深さに触れることは、
旅の熱量を高めることにつながっていくのだろう。



●小浜市の「鯖街道起点」にあった無料博物館の看板とトリックアート。セルフタイマーでそれらしく撮るのはなかなか大変なのです

天守閣のような家の意外すぎる住人

この号が出る頃には旅行関係も緩んでいるかもしれないけれど、一応、例のお断りを——この紀行は3月21日～25日に行った旅をまとめたものです。五輪延期や東京での外出自粛要請が出される前、世の中もまだのんきだった時代の「ウラ京都」ツーリング。第3弾。最終話。

場面は京都の美山「かやぶきの里」。どうせテーマパーク化しているんだろう、とナメてかかった茅葺集落が予想外に素晴らしく、時間も忘れて見とれてしまったのだ。

おかげでどんどん予定が遅れてきた。今回の最終目的地は滋賀県の在





●小浜に向かう国道沿いに現れた〝城型民家〟。石垣を模した塀も立派。最上階の廻縁が見えたときは一瞬、入場料とるの？と思ってしまいました



●元お茶屋らしき古家の2階の窓には意匠を凝らした窓枠と桔梗紋の入ったすりガラスが。欄干から女性が顔を出して声をかけていたのかな？

原だ。手垢のついていない茅葺集落があるらしい。

美山から直接向かう道はないので、まずは日本海側の福井県小浜市へ、北に向かって走る。

春の陽気の中、山あいを流れる川に沿って、流れを遡るように坂を上っていく。

1時間ほどで堀越峠に到着。洞窟かよ、と思うほど暗いトンネルをヒヤヒヤくぐり抜けると下りになり、道沿いに川が現れた。今度は流れと同じ方向に下っていく。山が開け、田畑が現れた。

名田庄という案内板が見えた。陰陽師の安倍家ゆかりの地らしい。蛍が舞いそうな里だ。

川に沿ってさらに下ると、すっかり中流域ののどかな景色になり、田畑と家が増えてきた。

「ん？ なんだあれ？」

田園に妙なものが立っている。まさか、とペダルを回していると、うわ、やっぱり。城だ。田舎でたまに見かける〝城型民家〟だ。一歩間違えればラ◯ホテル、間違えなくてもギャグ物件のような気がするが、この家は威厳があった。天守の最上階には廻縁（一周できるバルコニー）と高欄（手すり）まで付いている。ちょうど近所の家からお姉さんが出てきたので勢いで声をかけた。かけたはいいが、何を聞いたものやら。僕は城を指差して「何ですかこれは？」と聞いた。お姉さんはアハハと笑って、「すごいですよね。でも中は意外と普通ですよ」と言った。

「入ったことあるんですか？」

「ええ。お婆さんがひとりで住んでいらっしゃったんです」

「ええっ？」

おとぎ話のような情景が浮かんだ。家主の親戚のお婆さんらしい。そのお婆さんは最近出たそうだが、また新しい住人がやってくるのだとか。

「お婆さん、ひとりで掃除大変だったでしょうね」と言うと、「ですよね」とお姉さんは慣れた様子で微笑んだ。

ここで足をとめたサイクリストは、僕だけじゃないのかもなあ。



●かつての花街が広がる小浜市の「三丁町」。もともとは城下町。古家の軒先には「身代わり猿」が連なってぶら下がっているのが見える

僕が見て経験したことなんて日本のごく一部なんだなと痛感する。

朝廷に魚を貢ぐ国 言葉も失う料理

小浜市には夕暮れ前に着いた。駅の観光案内所へ向かう。

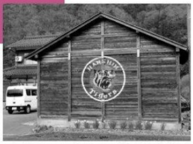
「鯖街道」の起点であり、古代より朝廷に海産物を貢いだ「御食国（みけつくに）」である小浜は古くから栄えていたようで、観光地図にはおびただしい数の寺が載っていた。50年輩のお姉さんが地図に丸をつけながら説明してくれる。

今月の異な物おつなモノ

「神宮寺はお水送りの寺で——」
「えっ、お水取りの？」
僕は思わず聞き返した。
奈良の東大寺の行事「お水取り」は境内の井戸から水を汲んで本堂にお供えする荘厳な儀式で、1200年以上一度も途切れることなく続いている。見たことはないが、司馬遼太郎のルポを読んで見た気になっていた。その水は若狭から地下を通って奈良の東大寺に達しているとされ、ここ小浜の神宮寺で「お水送り」の儀式が行われるというのだ。
こりゃあ見逃せない。明日中に滋賀の在原に行こうと思ったら時間的に厳しいけれど、サッと見学して真面目に走ればなんとかなるかな。
観光案内所のお姉さんはさらに西の外れの「三丁町」を薦めてくれた。昔の花街の面影が残っているらしい。戦後は特殊飲食店の〝カフェー〟もあったようだ。僕がどんどん食いつくのでお姉さんの舌も滑らかになり、30分も話し込んだ。
外に出ると日没も過ぎていた。急いで三丁町に向かう。途中、大正ロマン薫る建物もぽつぽつ現れる。
三丁町に入ると、千本格子の付いた茶屋が通り全体に並んでいるのが見えた。同じ日本海側の金沢の茶屋街に似ている。
街並み以上に目を引いたのは、軒先にぶら下がった赤い人形だった。飛騨のサルボボそっくりだが、こちらは何匹も連なっている。案内書きがあった。「身代わり猿」というもので、魔よけらしい。三丁町はほとんどの家に付いている。ばかりか、近くのお堂には「吊るし雛」のように無数に垂れ下がっていて、民間信仰の底暗い深淵を見る思いがした。
19歳から1年かけて日本一周し、現在は14年続くこの連載で各地を旅していて、全国を知った気でいたが、僕が見て経験したことなんて日本のごく一部なんだなと痛感する。それぐらい日本は奥深いのだ。地域ごとの色があり、多様な文化がある。それらに触れる度に無性に楽しくなる。生きている間にもっともっと見よう、となんだか熱くなってくる。
心が浮き立っているのにはもうひとつ理由があった。そう、今夜のメシだ。なにせ御食国。朝廷に貢ぐほどの魚はどんな味だろう。いつものように素泊まりにして居酒屋で飲み食いしようかとも考えたが、御食国の食文化を味わうなら宿で食事を頼んだ方が間違いないな、と思い、良さそうな宿をネットで見つけ、電話したら、10部屋のうち空きは残り1室だという。3月の平日なのになんという盛況ぶり。やはり若狭の魚を目当てに人が集まってくるのだ。
ふらふらになるぐらい腹を空かせて投宿し、すぐに食事にしたいのをこらえて風呂に入った。そうして胸を膨らませ、食堂に行くと、テーブルにはトンカツが並んでいて、工事関係者たちがメシをかっこんでいる。あ、まずい……いや、きっと旅行者は別メニューだ、なにせ御食国、と祈る思いで席を探すと、「石田様」と書かれたお膳にはトンカツがドンと載っており、いつ揚げたか分からないくらい硬く冷たくなっていた（刺身も慰み程度にはあったけど）。

テンション高め 小浜ポタリング

翌朝、朝食を食べながら女将と話すと過剰に右に寄った話を始め、止まらなくなった。胸焼けしてきたので三丁町の話を振ると、「私が若い頃はまだ〝カフェー〟もあったけどねえ」と言う。僕はすかさず食いついたが、「今は何も残ってませんよ」と女将は言った。
宿を出て再び三丁町へ。改めて見ると、建物ひとつひとつがしゃれている。欄干の付いた2階の窓は、桔梗を描いたすりガラスで、まるで工芸品だ。女性が欄干から顔を出し、オイデオイデをしていた往時が目に浮かんだ。







上：民家の納屋には愛の詰まったロゴマークが。なんと手書き。その下にはタイガースカラーの花まで。今年もやっと始まります！
中：小浜の街角で見つけた奇妙な像。説明書きは一切なし。なんだこの前衛アートは？と思ったら、そっか。同名の大統領がいたっけ
下：小浜市「まちの駅」内にある「刺身処かねまつ」は海鮮丼のうまさもさることながら、あら汁がなんと飲み放題＆あら取り放題！



●小浜の元茶屋街「三丁町」にある小さなお堂「庚申堂」には無数の「身代わり猿」がぶら下がっている。中国の道教を源流に持つ庚申信仰の魔よけだ



「お水送り」の神宮寺に向かう途中にあった若狭姫神社。奥の建物が本殿で、檜皮葺の見事な屋根の全景を見せないのが日本ならではの美学

ああ急がなきゃ、滋賀の在原に間に合わない、そう思いつつ三丁町から抜け出せず、丹念に見てまわっていると電撃が走った。玄関口にごくわずかに残った色とりどりのタイル。カフェーの跡だ、残っていたんだ、確証はないけど、たぶんそうだ、ヤッホウ！　興奮が最高潮に達した。

なぜここまで盛り上がるのかというと、戦後赤線特有の淫靡（いんび）さに人間臭さを感じるせいもあるが、それだけじゃない。観光客向けに手をかけてきれいに残されたものより、覆い隠そうとして残っているものの方が滑稽味と哀感があって断然面白いし、何といってもリアルだ。わざとらしさに鼻白むこともない。

全ての道を探索して三丁町を出たあと、町の中心部に戻り、「まちの駅」なる施設に寄ってみる。若狭の魚を食わせる店があった。ふむ。

飲んでみると、ひんやりして実に軟らかい。その水をボトルに詰めた。

昨晩はトンカツを見た瞬間、「あとで居酒屋に行こう」と思ったが、出されたものを残すのは人道にもとる、とトンカツをはじめ全てのおかずを平らげたら腹いっぱいになってしまった。まだ若狭の魚をちゃんと食べていないのだ。

腹は減っていないが刺身だけなら入るだろう。店に入っていくと、店員が「11時からなんです」と言う。まだ10時前だ。あと1時間か。さすがにきついな。ただでさえ遅れているのだ。お水送りの神宮寺以外に国宝の明通寺も見たい。そのうえで在原まで行くのだから、ほんとは9時までに小浜を出たかった。在原の茅葺集落と若狭の魚、どっちをとるかとなると、そりゃあきっぱり魚だが、あ、いや、そんなサイクリストの風上にも置けないことを言ってはいけない。ちゃんと走らなければ。

出発し、「鯖街道起点」に寄った。「起点」と書かれたモニュメントだけ写真に収めればよかったのだが、無料の博物館に加え、看板から巨大鯖が飛び出すトリックアートまである。暴れ鯖を抱える俺、という写真を何度も失敗しながら撮影し、博物



小浜で会ったシゲマツ氏。チワワの名前は「坊」だそうで。ミニバンをキャンピングカー代わりに奥さんと水入らずの全国旅行。うらやましい！



神宮寺の「閼伽井」。1200年以上続く東大寺の「お水取り」に向けて水を送る儀式に使われる水場。この水で淹れたコーヒーは絶品でした

僕の細道

The Narrow Road to BOKU

館を見学していたら10時半になってしまった。いかん、ぶっ飛ばそう、その前に地図でルートの確認だ、と「まちの駅」に戻り、案内板の地図を見ていたら、「すみません」と声がかかった。振り返ると、地蔵さんのような丸い顔に髭、胸に抱いているのはチワワ犬、という味のあるお兄さんが立っていた。「これランナーですか?」と言う。以前、自転車で日本一周をやったらしい。

話し込んでいると、彼が「えっ、もしかして石田さんですか?」と言う。遠慮がちに「はい」と答えると、彼は目を丸くし、上気した顔で僕の本を読んだときの思いを熱く語り、僕は「いやいや」と謙遜しながら、心の内では「なははは一!」と胸を反らせて大得意、彼は勢いあまって本をメルカリで売ったことまで口を滑らせ、僕はドテと転がった。

今は仕事を辞め、奥さんと一緒に3か月かけてミニバンで全国を旅しているところらしい。

「奥さんは?」

「ミニバンで寝ています(笑)」

チワワかわいいですねえ、名前は?と聞くと、彼はいまだ興奮冷めやらぬといった様子で、「シゲマツです」と答えた。「お、いい名前ですね」と僕はそのセンスに感服し、チワワに向かって「シゲマツ」と声をかけると、彼は慌てて「あ、僕の名前です」。

そんなわけで話し込み、記念撮影をやって別れる頃は余裕で11時をまわっており、おかげで海鮮丼にありつけ、これがまたすこぶるうまくて結果的に「なははは一!」となったのだった。

神々しさをぶっ壊す由緒正しき若狭の神社

在原はなかば諦めつつ、お水送りの神宮寺に向かって飛ばしていると、古い家が次々に現れ、思わず止まって袖壁の意匠に熱視線を送ったりする。いかんいかん、と慌てて走りだすと、街道沿いに現れた若狭姫神社にアンテナがピコンと立ち、におう、におうぞ、と寄ってみると、これがドビンゴ。本殿の屋根が巨大な壁のように急角度で反り返りながら立ち上っていて、まるでスキーのジャンプ台だ。檜皮葺で、ふかふかと苔むし、緑に光っている。その屋根が門に視界を遮られ、一部しか見えないのだ。神々しさがいやます絶妙のチラリズムなのだった。

その建築美にも増して目を引いたのは、あちこちに貼られた案内書きだ。《若狭路のお土産に魚もよろしいですが、若狭鎮守のお守り、いかがですか》。《絵馬をご神前に(いつですか? 今でしょ!)》。大500円、小300円(コーヒー、1杯400円ほどします)》。

境内の神々しさをぶっ壊す文言の数々。誰もが知っているコーヒーの値段まで書き足し、割安感を出そうとする、なんというか、その必死さ。書いた本人はある日この文言を見て、(さもしいかも……)と思ったりしないのだろうか。あふれ出るその人間臭さに、カフェー跡のタイル同様にやはり引かれるのだが、いかにも格式の高そうな神社だけに、そのギャップがまたたまらなかった。

そこから少し走ると神宮寺が現れた。コーヒー代と同じ400円を払って入り、室町時代建造の本堂を見つつ、境内奥の水場へ。石段を降り、半地下の塀の中をのぞくと、ゾクッとした。墨を溶かしたように底暗い水場には、しめ縄が巻かれた岩があり、その下から水がこんこんと湧き出ているように見える。

パワースポットなんかはバカらしいと思うたちだが、ここは普通の水場ではないと素直に思った。ここで水を汲み、松明の行列を率いて上流1・8㎞に移動し、鵜の瀬という川の淵に水を落とすのがお水送りだ。



●若狭の海産物を京都に運ぶルート「鯖街道」の宿場町「熊川宿」。古い街並みの長さに仰天。人力輸送の往来が盛んだった頃の繁栄ぶりがしのばれます

飲んでみると、ひんやりして実に軟らかい。その水をボトルに詰めた。

旅の終盤は毎度時間がなくなるように、紀行文の方も紙幅が尽きてきたので、ここからギヤチェンジしようと思うのだが、このあと寄った明通寺は国宝なだけあって、鎌倉時代建造の三重塔や本堂が現存しているという、さすがな物件。ぽかんと見とれていると、住職がガイドまでしてくれる。さらには寺の内陣にまで入れてくれ、平安時代作の仏像の数々に時間も忘れてうっとり、気が付けばまだ小浜市内なのに14時過ぎだ。アホかお前は!とぶっ飛ばすも、鯖街道最大の宿場町、熊川宿の古い街並みの長さに仰天、キョロキョロ見ていたらますます時間がなくなり、慌てて漫画の駆け足のように渦巻き模様でペダルを回したのだが、峠を越えて琵琶湖に着き、近江今津駅に行ってみたら鉄道のトラブルでダイヤが乱れに乱れ、在原の茅葺集落どころか、その日のうちに東京に帰れるやも分からぬ状況。一旦快速で京都に戻るという大回りルートでなんとか東京に帰りつき、ふう、と一安心。予定をどんどん変えていったおかげで、やっぱり最後はドタバタになったのだった。

余談だが、持ち帰ったお水送りの水で翌朝コーヒーをつくったら、これまでにさんざん試した市販の超軟水のどれよりもうまかった。パワースポットなんてバカらしい、臍で茶が沸くぜ、と言いながら、いやあ、ありがたい御水でした。



写真提供：共同通信社

史上最大の逆風だった

月刊誌ゆえに、未来に手紙を書くかのような本コラム。どうでしょう、今まさにこれを読んでいる読者の方々、コロナ禍は収まりましたか。第二波は来てませんか？　日本はうまいこといってますか？

この原稿を書いているのが、実は緊急事態宣言が全国で解除された翌週でありましてね。

街にも次第ににぎわいが戻り始め、いやー、ようやく峠は越えたか、でも油断は禁物、第二波に注意、飲食店の夜間営業は22時まで……というのが、私にとっての今なワケです。

というわけで、このコラムのコロナ禍シリーズも4回目。いや、別にシリーズというわけで書いてたわけじゃないんだが、こりゃもう触れざるを得なかった。

誰もが家に引きこもったこの数か月、政府や公的機関が出したキャッチフレーズが、ご承知のとおりの「ステイホーム」だよ。

「自転車趣味」というアウトドア中のアウトドア雑誌で、こんなスゴい向かい風は初めてなんではないか。

本誌創刊が1970年。うーむ、考えてみれば私（1966年生）の年齢とあまり変わらん。

自分の人生を振り返って考えても、こりゃ、確かに初めてだわね、編集長。

数か月間の「ちょっとヤな感じ」

いや、後からならば「そういう引きこもりの日々だったんだよ、懐かしい」ということになるのかもしれないが、今はね、ようやく緊急事態解除、一抹の解放感、ほっとした、というところだ。

ただ、この数か月、何が嫌だったかって、なんか人々がみんなで、いわゆる自粛警察になっちまったことでね。

何かあると「みんな我慢してるのに、自分だけ勝手なことするな」「あいつだけが和を乱してる」みたいなことを言い出す人がいる。

これ、我々の民族のよくない癖かもしれないんだが、こういうとき「不自由な中だけどナントカ楽しみを見つけようぜ」となるのではなく「みんな我慢だ、勝手なことするのは非国民だ」ってことになりがちでね。

すぐに「欲シガリマセン勝ツマデハ」になってしまう。もう懲りたでしょうがって。80年も前に。うーむ、懲りてなかったか（笑）。

まあいい。以上は「ちょっとヤな感じ」だ。一方「大変ヤな感じ」というのも（個人的には）あって、コロナの前と後で何が変わったかって、まことに遺憾なことに、体重が変わったね（笑）。

自転車で肥満解消を？

自転車に乗らないんだからさ、そりゃそうさ。もう洗面所の鏡を見るだけで分かるぞ、この数か月、分かりやすくデブになったぞ、俺。体重計には恐くて乗れないんだが（笑）。

自転車がいかにカロリーを使っていたかよく分かるってもんだ。

そりゃそうだよなぁ。週末も自転車に乗らないし、平日も「テレワーク」「在宅勤務」で、自転車通勤どころか、そもそも通勤しないんだから。

家に引きこもって、ひたすらパソコンに向かうばかりだ。メールが行き交い、リモート会議、書類の受け渡し、あれま、結構みんな自宅でできる。

その代わり、自宅のデスク前から動かなくなった。運動不足も甚だしいよ。

人間これでいいのかなぁ。

というわけで、緊急事態は終わった。油断は禁物だが、ことは自転車だ。さあ、乗ろう！　だいたい最初から、自転

自転車ツーキニスト疋田智の

自転車よもやま社会学

今月のお題

コロナ後の社会は、自転車で突き進め



疋田智（ひきた・さとし）

ご存じ"自転車ツーキニスト"。自転車に関する著書も多数あり。人気メールマガジン『疋田智の週刊自転車ツーキニスト』は「まぐまぐ！」に引っ越してますます大人気継続中。NPO法人自転車活用推進研究会理事、学習院生涯学習センター非常勤講師なども兼任する



車は三密無縁、満員電車にも無縁、しかも自分が電車から降りることによって、他の人にとっての「密」も減るぞ。右ページの写真は、イタリアはローマの様子。マスクをしてMTBにまたがり、街中を移動している。

おまけに健康には有効、エコにも有効、ということで、さあ乗ろう。

と、開けっぴろげに言いたいのが、現在の私であります。

ところが、昨今のテレビとかを観てると、愕然として、なおかつ萎える。

分かりますよね。朝のワイドショー、夕方のワイドショー、「自転車が増えて迷惑だ、ルールとマナーの分かってない自転車が多すぎる」みたいな話題がこのところ激増した。

もう私としては、画面を観る度に気がくさくさしてくるのだ。

自転車配達員は自覚を持てよって

いやね、ウーバーイーツをはじめとする配達自転車の無法ぶりには、私も腹を立ててるところではあるのですよ。

信号無視や右側通行、一時停止無視などは当たり前。歩道暴走も当たり前。あれで事故が起きなければそっちの方が不思議だ。



自転車配達員が増えた。ひとえに配達需要が増えたからだ。ただ、ああいう自転車乗りたちの大多数は、本誌読者のようなライダーたちとは毛色が違う。

「自転車でバイトあんだってよ、暇な時間いつでもOKだってさ、やってみっか」みたいな人たち。要するに自転車の素人ばかりだ。第一ロードみたいな前傾姿勢だと、あの箱、乗りにくくて仕方がないよ。

そういうわけで、にわか自転車乗りばかりだからか、交通ルールを守らないし、そもそもルールを知らない。若い人が多くて、免許（クルマの）を持ってない人が多いというのも、ルール無知に拍車をかけているんだろう。

こういうのを見ると、そもそも雇い主のウーバーがきちんと教育をしろ（あと保険も）と言いたくなるんだが、ウーバーの言い分は「配達員は従業員ではなく、それぞれが独立した事業主なので知りません」だそうな。

無責任も甚だしいな。

公道でビジネスをやる以上、スタッフがきちんとルールを守り、雇用主がそれを保証するのは当たり前だろうて。



まあいい。ウーバーはウーバーでかなりの問題ありだが、それとは別に、昨今驚くのが周囲の自転車に対する反応なのだ。

スポーツ自転車がけしからんって?

これはコアな自転車競技業界の中で生きる、某氏に聞いた話なんだが、ユニフォームを着てロードバイクで走っていると通報されるのだそうだ。

こんな中、不要不急の自転車など不謹慎でしょう、と。

もちろん交通ルールは守ってる。いささか過剰なくらいに。たとえ誰も通らない赤信号であっても渡らない。ところが、なんというのか「スポーツとしての自転車」がいかんのだという。

「野球もサッカーも相撲も自粛しているというのに、なぜ自転車選手だけが許されると思ってるんですか、しかも公道で！」というのが、その言い分だそうだ。

驚くなぁ。おれがその場にいたら「うるせーな、〇〇〇」と苦笑して終わりだが（←あ、余計なことを）、まあチーム名を背負って走るロードの選手たちにとっては、こういうのはダメージなんだろうなぁ。

それにしてもなぜこういう発想が出てくるのだろう。「自転車でコロナがうつった」なんて人でもいるのかね。寡聞にして知らんな。いわゆるエビデンスはどこに？ あるわけないのだ。

世界に目を移してみたらすぐ分かる。

イギリスやフランスなどでは、コロナ後の交通社会を見据えて、現在、自転車のインフラを整えようとしている。さらに言うなら、伝統的な自転車競技などについては、むしろ振興策をとる構えだ。

自転車は地下鉄の代わりになり得るし、アンチ三密に効果ありと認められるからなのだ。

それに引き替え、現在日本の貧困なる精神世界よ。おそらくこれまた「欲シガリマセン勝ツマデハ」だと思うんだが、いやまあ、そういうヒステリックな大声ばかりがまかり通る昨今だ。

ネットをちらりと見ても分かるとおり。世は「ノイジーマイノリティ」の天下だわ。

というわけで、ここしばらくはヒキタオススメのロードスタイル、こうだ。

◎マスク着用（なるべく空気がすーすー通るやつ）

◎ポロシャツに、だぶだぶ目のジーパン（中にクッションパンツ着用、脚がゴワゴワするが、まあここ数週間は我慢しよう）

◎メシどきになったら、サラダバーの充実したファミレス（これはコロナ引きこもり中の肥満解消のため）

わはは、もうすぐ汗だくの夏がやってくる。

その夏までに、キリキリと自転車に乗って、キリリと痩せようぜ、諸君。



2月のシンハー・チェンライチャレンジにて。
チームメイトのフェン・チュンカイの姿も見える

アレ!アレ! ユキヤ

第132回

ALLEZ! ALLEZ! YUKIYA



新城幸也

あらしろゆきや

1984年９月22日沖縄県石垣市生まれ、35歳。2012年のツール・ド・フランス第４ステージと2016年の第６ステージで敢闘賞を獲得。2012年のツール・ド・リムザンでは超級カテゴリーレース日本人初の総合優勝を果たす。バーレーン・マクラーレンに所属。

2020年１月１日からの累積走行距離
（5月31日現在）

→ 1万4215.4km

コロナ禍でタイに缶詰め、ヨーロッパに戻る日はいつだ？

ユキヤのタイ合宿はそろそろ3か月を超える。トレーニング記録を見ていると、1週間まるまる走らなかった週があった。どうしたんだろう？ そう思ってユキヤに尋ねると、そこには明確な理由があった。

「8月からツール・ド・フランスがスタートするとして、4月くらいから休むタイミングを見ていました。6月、7月は練習するとして、だとしたら4月か5月に休みを入れなきゃいけなかったんです。ダラダラやるのもいけないので、『明日から！』とオフを決めました」とユキヤは語る。

「例年なら、リエージュの後とかに休みを入れて、ドーフィネ〜ツールとか、アルデンヌクラシックを走ったら1週間休んでトレーニングし直しとか、そういうふうに1週間、休むんです。そこでリフレッシュしないと、1月からレースを走ってきた体は持たないです」

ナーソンリゾートで合宿を続ける5人、萩原麻由子（エネイカット・サイクリングチーム）、小嶋渓円、寺田吉騎、相原士穏、そしてユキヤは、1週間のオフの間にチェンライに行って遺産を見たり、郷土料理を食べてきたそう。

「タイに来てもそんなものを食べたことがなかったので、いい機会だったんです。

タイに来て十数年たちますが、普通のタイ料理じゃなくて、沖縄料理的な郷土料理を食べたのは初めてです。例えば生の肉だったり牛の内臓だったり、一番衝撃だったのは葉っぱです。昔のタイの人が丈夫だったのは、そこらへんに生えている雑草の葉っぱを食べていたからみたいなんです。それはノイさん（中川茂さんの奥さん）に聞きました。薬草のようなもので、苦いのもあれば甘いのもあり、とげが生えている葉っぱもあって、すごい体験をしました。肉とかの料理の付け合わせに、そういう葉っぱが出てくるんですよ」

トレーニング再開後も1日走って1日休むというリズムで、「疲れないけど調子も上がらない。現状維持でしかないし、強くなりようがない。6月第3週からは2日走って1日休むスケジュールにして、7月から3日走って1日休む、いつものリズムにします。コンディションのターゲットは一応8月末、ツールに置いています」。

ただ、7月まではチェンライからバンコクへの飛行機も飛んでいないし、いつフランスに帰れるかもまだ分からない。バーレーン・マクラーレン自体は6月末から合宿を開始するが、ユキヤの計画にはまだヨーロッパのスケジュールが入ってこないのだ。

そんな5月下旬、ロードのオリンピック代表に関する選考基準が追加発表された。新型コロナウイルスのせいで選考対象となるレースが中止あるいは延期となっているのに合わせ、78日間分のレースを追加対象とするものだ。

ワールドツアーは8月1日から再開すると発表しているので、そこから78日間、10月17日までのレースが選考ポイントとなる。この期間に日本で行われる予定のUCIレースは全日本選手権とおおいたアーバンクラシックだけで、ジャパンカップは10月18日、1日違いで対象とならない。

「ワールドツアーの開始が1日でもずれるとジャパンカップが選考対象に入ってくる。そして、今年のジャパンカップは日程が重なるレースが複数ある（ジロ・デ・イタリア、ツール・デ・フランドル、ツアー・オブ・グワンシー）ため、ワールドツアーチームの有力選手たちが来日できる可能性が低い。そこで勝つ選手によってはランキングが大きく変わるかも……」とユキヤは少し気にしているようだ。

「そうは言っても『発表を踏まえて、与えられたチャンスでガンバリマス！』と言うしかないですよね（笑）。レーススケジュールは発表されたけど、自分の行く先が見えていないから、計画が立てられない。今シーズン、走るレースがないということにはならないと思いますけどね……」とユキヤは話す。世界中に広がるコロナ禍、ユキヤにとっての仕切り直しの初戦はいつになるのか？ 在日フランス大使館さん、よろしくお願い申し上げます！

THIS MONTH'S YUKIYA



６月現在、国内に１枚しかないジャージは自転車文化センターの「自転車月間展」で展示中

text◉大前　仁　photo◉シンハービール／大前　仁

橋本英也の 3足のわらじ



VOL.20



実は吉報が届きました！

読者の皆様こんにちは。この異常とも言える状況下でいかがお過ごしですか。これを書いている5月下旬、全国で緊急事態宣言が解除され、徐々にではありますが、日常が戻りつつありますね。この記事が読まれる頃には状況はもっと良くなって、みんなで気軽にサイクリングを楽しめる日々を迎えていますように。

オリンピック選考基準

ご存じのとおりオリンピックは1年延期となり、代表候補選手の選考基準がスポーツごとに発表されています。

ロードレースではワールドツアーレースの再開日から78日間が、追加での選考期間となりました。またMTBでは選考期間が早めに終了し、候補選手が早速発表されましたね。

僕の専門種目であるトラックではまだ発表されていませんが、選考レース自体はコロナ禍前である3月頭に終わっていたため、連盟がどのような判断をするかによって決まっていきそうです。

僕は2016年のリオオリンピック選考で、苦い経験をしました。でも、その経験があったからこそ、今回の選考レースで良いパフォーマンスを出すことができました。

ただ、今は待ちましょう。この記事を読者の皆様に読んでもらえる頃には、吉報をお届けできればよいなと思っています（＊詳細後述）。

もうひとつの正義

誰もが一度は見たことがあるでしょうヒーロー物のアニメ。正義の味方が悪の存在である敵をやっつける、という話の流れが多いです。ほとんどの視聴者は自分を正義の味方側に置く、ヒーローを応援するサイドじゃないでしょうか。

でもここで考えて欲しいのが、『もし自分がその敵側の子供だったらどう映るのか』です。毎回、自分が正しいと思う親が、敵（正義の味方）にやっつけられてしまいます。寂しいですね。でも『正義』の反対とは単純に『悪』なんでしょうか。僕は、正義の反対にあるのは、別の視点から見たもうひとつの正義だと思っています。

テレビのニュースなどでも使われていた『自粛警察』ってワードがありますね。自分の信じる正義だけで他人をジャッジしたことが、この問題を生んだのでしょう。コロナウイルスは未知の存在。誰にも分からないその全貌をつかもうとして、メディアや口コミなどを通して情報を取り入れます。感染拡大を防ぐために何をすべき、何をしないべき、という情報が多く流れたことでいろんなモラルが生まれ、人それぞれの正義が形づくられていったのでしょう。

でも入手できる情報は人によって違うし、その人が受け入れられる内容だってそう。だからこそ、人それぞれの見方や立場でいろんな形の正義が乱立して、それにそぐわないものが悪に見えてしまったんだなと思いました。この構図、戦争とよく似てますね。

競輪でドキドキを

さて次号は、6月に参加予定の競輪について書いていこうと思います。コロナ禍により、スポーツとしてのレースは今のところ停止中。ですが僕の仕事としての競輪は、主催者をはじめとする多くの方の多大なる努力と協力により開催できています。

公営ギャンブルである競輪には、ポジティブなイメージはまだあまりありません。でもステイホーム期間で、いつもよりドキドキすることが少なかっただろう多くの方に、このドキドキする感覚を、ネット競輪などで味わってもらえたらうれしいです。

それではまた来月、お会いしましょう!!

●緊急事態宣言期間中は、「ステイホーム」で自宅でのトレーニングが続きました







●一日も早く楽しく外を走れる日が訪れますように

PROFILE

橋本英也●はしもと・えいや 1993年12月15日生。競輪選手、チーム ブリヂストン サイクリング選手、トラック競技のナショナルチーム員という「三足のわらじ」を履いて活躍中。そして本文執筆中は未確定だった東京2020オリンピック男子オムニアムの代表内定選手に、橋本選手が決定しました！（詳細下部）

text●橋本英也／中村浩一郎
photo●橋本英也

【＊編注】この原稿の締め切り直前、橋本選手が東京2020オリンピック、男子オムニアム競技の代表内定選手に決まったとの発表がありました。来月号のこのページにて、本人の筆でその気持ちを伝えてもらいます。お楽しみに！



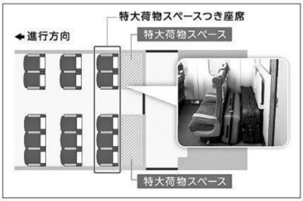


●普通車（2列席）の特大荷物スペースは、底面サイズが490×970mmとなる



特大荷物スペースの概要

指定席車両の最後部座席後ろ側のスペースが特大荷物スペースと名付けられ、事前予約が必要となった（一部に設定のない車両もあり）。各列車の設定数や底面サイズは表を参照してほしい。



●グリーン車の場合、進行方向左側は2列分となる

「特大荷物スペースつき座席」のある号車と座席数

列車名		号車	席数
のぞみ	普通車	4～7·12～13	各号車5席（計30席）
	グリーン車	8～10	各号車4席（計12席）
ひかり	普通車	6·7·12·13	各号車5席（計20席）
	グリーン車	8～10	各号車4席（計12席）
こだま	普通車	7·12	各号車5席（計10席）
	グリーン車	8～10	各号車4席（計12席）

特大荷物スペースに置ける荷物の底面サイズ

種類		サイズ
グリーン車（2列席）	N700/N700A	410×1200㎜
	N700S	500×1200㎜
普通車（2列席）	N700/N700A/N700S	490×970㎜
普通車（3列席）	N700/N700A/N700S	490×1470㎜

新幹線に特大荷物を持ち込む際の新制度とは？

新しい新幹線輪行様式

5月20日より3辺の合計が160 ～ 250㎝の荷物を持って東海道・山陽・九州新幹線に乗る場合、「特大荷物スペースつき座席」の事前予約が必要となった。自転車は変わらず予約不要で持ち込めるものの、特大荷物スペースを利用する場合は事前予約をしなければならない。この制度の概要と利用方法について解説しよう。

text◉澤田 裕 photo◉長谷川拓司 協力◉JR東海

東京五輪&パラを見据えて

鉄道に持ち込んだ輪行袋は、どこに置けばいいのか？ 弊社刊行の『「輪行」がよくわかる本』（P46）にも記載のとおり、新幹線を含む特急車両では最後部座席後ろのスペースを推奨してきた。ただしこのスペースは、棚に載せられない大型のスーツケース等の置き場にも用いられ、既に先客により占用されていることも多かった。結果、早い者勝ちゆえ利用者同士でトラブルが発生することや、最後部座席の利用者から「荷物が当たって座席をリクライニングできない」といった苦情が寄せられることもあった。特に2020年夏に開催が予定されていた東京オリンピック・パラリンピックでは外国人旅行者の急増も見込まれ、鉄道各社には何らかの対応が求められていた。

そこでJR東海・JR西日本・JR九州の3社は昨年8月、3辺の合計が160~250㎝となる荷物を持ち込む場合（以前から250㎝~、重量30kg~の荷物は持ち込み不可）、東海道・山陽・九州新幹線の同スペースと最後部指定席をセットにした「特大荷物スペースつき座席」の事前予約を求めることを発表。予約なく持ち込んだ場合、手数料として1000円（税込）徴収することも併せて示された。

これに対しサイクリストから「行きはともかく、（走行に要する時間が確定できないため）帰りの事前予約は困難」とか「自由席を利用する場合はどうなるのか？」といった意見や疑問が出されたが、今年3月の

教えて!

JR東海さん

「特大荷物スペースつき座席」にまつわる疑問点について、東海道新幹線を運行するJR東海に聞いてみた。自転車をスムーズに持ち込むことができるよう、読者の皆さんも周りへの心配りを忘れずにね。

Q1 事前予約をした人同士で競合した場合は、どうすればいいの?

A 特大荷物スペースは、最後部5席（グリーン車は4席）の乗客で共用することになります。事前予約したにもかかわらず他の荷物があって置けない場合、まずは乗務員に声を掛けてください。別の置場を指定するなどの対応をします。

Q2 3辺の合計が160㎝に満たない場合も、事前予約をすれば特大荷物スペースを利用できるの?

A できる限り他の座席を予約するようにお願いしていますが、それぞれ事情もありますから、特大荷物でなくとも、予約していただいた方々でスペースを譲り合って利用してもらえるよう案内しています。荷物を置く場所がないなど困ったことがあれば、乗務員までお声掛けください。

Q3 「特大荷物スペースつき座席」はどの号車にあるの? 1列車に何席設定されてるの?

A 前ページの表（「特大荷物スペースつき座席」のある号車と座席数）を参照してください。

Q4 特大荷物スペースには、どれくらいのサイズの荷物が置けるの?

A 前ページの表（特大荷物スペースに置ける荷物の底面サイズ）を参照してください。

Q5 自由席の最後部座席後ろのスペースや乗降口近くのデッキに輪行袋に入れた自転車を置いてもいいの?

A 自由席の最後部座席後ろのスペースに置くことはできますが、「荷物があってリクライニングできない」との意見もあることから、その直前の座席に座ったお客様が、荷物に目が届く範囲でご利用いただくよう協力をお願いします。また、デッキに置くことは他のお客様への迷惑となるため、やむを得ない場合を除いてご遠慮ください。

Q6 「特大荷物スペースつき座席」は、在来線の特急や普通車にも広がっていくの?

A 現時点では在来線において導入する計画はありません。なお、特急では一部車両内の客室端部にスペースをご用意しており、こちらを案内しています。事前予約は不要で、このスペースが利用できない場合は乗務員に相談してもらえれば、車内の空きスペースを案内するなどしています。

Q7 2023年に導入される「荷物コーナー」も、必要となるのは事前予約のみで追加料金は発生しないの?

A 「特大荷物スペースつき座席」と同様、「荷物コーナー」についても追加料金なしで利用できます。

スマートEXでの予約方法

※エクスプレス予約もほぼ同様



1 ●乗車日、出発時刻（または到着時刻）、乗車駅と降車駅、利用人数を指定して「特大荷物スペース利用」にチェックを入れ「OK 予約を続ける」をタップ



2 ●表示された候補から希望の列車の「この候補を選択」をタップ



3 ●利用したい商品の設備にチェックを入れ、「座席表を見る」をタップ。座席を指定しない場合は「OK 予約を続ける」をタップ



4 ●最後部座席から希望の座席を選択後、「OK 予約を続ける」をタップ



5 ●「特大荷物スペース」の表示があることを確認のうえ、予約内容に問題がなければ「OK 予約する（購入）」をタップ



6 ●予約が完了するとこの画面が表示され、登録のメールアドレスに予約内容が送信される

発表では開始日を5月20日とすると共に、自転車を含むスポーツ用品や楽器、ベビーカー等の事前予約は不要と明記され、ホッと胸をなでおろした人もいたはずだ。

もちろん不要とはいえ、事前予約をしておけば座席も愛車を置くスペースも追加料金を払わずとも確保されるわけだから、可能な限り「特大荷物スペースつき座席」を予約した方がいいことは言うまでもない。その予約はインターネット（エクスプレス予約、スマートEX、e5489、JR九州インターネット列車予約）だけでなく、駅の券売機や窓口でも可能だ。一方でJR東海ツアーズの旅行商品で、東京〜新大阪間のこだま号の指定席を割引料金で利用できる「ぷらっとこだま」は、残念ながら「特大荷物スペースつき座席」の予約はできない。ちなみに北海道・東北・上越・北陸の各新幹線については、「同様の規定を導入する予定はない」との回答を得ている。

東京オリンピック

2020→2021年への挑戦

6月初旬、ロードレース以外の自転車競技の日本代表内定選手が発表された。オンラインにて行われた会見で選手たちの思いを聞いた。

第17回 トラック、MTB、BMXの日本代表内定選手のオンライン会見

各競技の対応

新型コロナウイルスの世界的流行により、異例の1年延期という判断が下された東京五輪。それを受けてUCIは、ロードレースとトラックに関しては既に確定している各国の出場権を維持し、MTBとBMXレース、BMXフリースタイルについては、2021シーズンの特定の大会までを加味したランキングで出場枠を決定すると発表した。

そんななかで日本自転車競技連盟（JCF）は、ロードレースのみ選手選考期間を延長することを公表。ワールドツアーのレースが始まる日（現段階の予定では8月1日とされている）から78日間で獲得したUCIポイントについては規定の係数を掛けた値にて加算対象となる。

現状でのランキングでは、新城幸也が413Pで首位、増田成幸が274・8Pで2位。その後ろに中根英登がおよそ17P差で迫る。いまだ代表枠争いは予断を許さぬ展開となりそうだ。

一方でトラック、MTB、BMX（レース、フリースタイル共に）に関しては、1年前と早い段階での代表内定選手の発表が行われた。1年という貴重な時間を有効に使うべく、より具体的な強化策を打つ狙いだ。

トラックは、3月の世界選手権にて選考期間を満了しており、ワールドカップシーズン並びに世界選手権での結果による選考結果と考えてよいだろう。

MTBとBMXでは、出場枠が現状1枠ずつとなっているが、対象大会内でそれ以上の枠獲得を狙うのは厳しいと判断。1つずつの枠の内定選手が発表された。

BMXについては、レース、フリースタイル共に基準に該当する選手は、男女一人ずつのみだった。

MTBでは、現状でのランキングでの選考結果となった。

エムティービー
MTB

男子 山本幸平（ドリームシーカー）
女子 今井美穂（CO2bicycle）

東京2020に向けMTB代表選手内定！

JCFは、MTBの代表内定選手を6月3日に発表。開催の1年延期による選考期間の延長はせず、開催国枠での参加ということで現時点でのUCIポイントトランキング最上位の両名を代表内定とした。山本は北京五輪以来4大会連続4度目。今井は初選出だ。また国別ランキング上位国から辞退などがあった場合の補欠として、UCIランキング日本人2位の平野星矢、川口うららが選出されている。



●社会人になってから競技を始め、代表の座を得た今井。「たくさんの方に応援してもらいながら走れると思うと、楽しみでいっぱいです」



●アジア最強のXCO選手として地元大会に臨む山本。「1年かけて準備して、本番で最高の走りを見せたいと思います」







ROAD TO TOKYO 2020

text◉鈴木英之／本誌・滝沢佳奈子
photo◉JCF／More CADENCE／Hisanori Ueda／本誌・滝沢佳奈子

トラック

TRACK



男子ケイリン&スプリント	**新田祐大**(日本競輪選手会福島支部/ドリームシーカー) **脇本雄太**(日本競輪選手会福井支部/チームブリヂストンサイクリング)
女子ケイリン&スプリント	**小林優香**(日本競輪選手会福岡支部/ドリームシーカーレーシングチーム)
男子オムニアム	**橋本英也**(日本競輪選手会岐阜支部/チームブリヂストンサイクリング)
女子マディソン	**梶原悠未**(筑波大) **&中村妃智**(日本写真判定)
女子オムニアム	**梶原悠未**(筑波大)

1年追加された準備期間で徹底強化

3月初旬に終えた世界選手権の結果をもって各国への出場枠の割り当てと共に、国内代表選考期間が終了したトラック競技。1年延長という決定についてブノワ・ベトゥ短距離ヘッドコーチは、「準備するチャンスができた」と捉える。「現在、スポーツの歴史においても、世界の歴史においても特異な点に立っている。私たちは歴史に残る物語を書いていかねばならない」。中距離は、「最も金メダリストに近い」とクレイグ・グリフィン中距離ヘッドコーチが言う、梶原悠未の活躍に期待がかかる。

●自粛期間中も自身から発信したリモートでの交流によりモチベーションを保つ新田。「僕たちがやることはメダルを取ることだけ」



●世界選ケイリンで銀メダルの脇本。課題は最大パワー。「まだ大変な時期ですが、僕らは与えられた環境の中で頑張っていくだけ」



●五輪でメダルを取るために別競技から転向してきた小林。「持ち味のスピードを伸ばして、持久力も強化していきたい」



●リオで選ばれなかった悔しさを胸に競輪選手への道を選んだ橋本。「一日一日を大事に東京オリンピックに向けて頑張っていきたい」



●オムニアム世界王者の梶原のモチベーションは高いまま。「残り1年日本代表としての自覚と自信をもって臨んでいきたい」と語る



●「この1年間は、もっと強くなるためのチャンス」と捉える中村。ペアの梶原の力を引き出せるようベースアップを試みる



ビーエムエックス レース

BMX Race



男子 **長迫吉拓**(日本写真判定)

女子 **畠山紗英**(日本体育大)

基準クリアの2人が内定

レースでは、国内選考基準となるワールドカップが満了しており、男子は長迫吉拓、女子は畠山紗英のみが基準を満たして代表の座を射止めた。畠山は1年の延期について、「準備できる期間ということでプラスに捉えています。技術面を磨いていきたい」と語った。リオ五輪に続く出場となる長迫は、「自国開催で出場できるのはラッキーだと思っています。現役最後の大会になると思うので、僕の中での集大成を見せたい」と話した。



●リオでは国を代表して戦うことを実感した長迫。「メダルを狙うと言うのは当たり前ですが、ベストなパフォーマンスを見せたい」と話した



●メダル獲得が目標と話す畠山は、2019年のワールドカップで日本人女子初の決勝進出を果たしている

ビーエムエックス フリースタイル

BMX Free Style

男子 **中村輪夢**(ウイングアーク1st) **女子** **大池水杜**(ビザビ)

五輪初の競技を実力確保の枠で挑む



東京で五輪初の種目となるBMXフリースタイル。実力で勝ち取った枠で挑むのは、男女共に唯一選考基準を満たした中村輪夢と大池水杜。大池は、「自分らしい楽しいライディングをしたうえで金メダルを取れるように頑張ります」と話した。まずは東京五輪に出場するということを目標に世界を転戦し、着実に実力をつけてきた中村は、「技を全部決めて結果がついてきたら。まずは自分の走りに集中して頑張りたいです」と語った。

●今年、拠点とする京都に自身専用の練習場を作ってもらったという中村。「声援を受けて、今までになかった走りをしたい」





●「国内で女子の選手がおらず、男性の選手と戦ってきて、頑張ってきた結果が内定という形で出たのでうれしかったです」と大池

CYCLE RACE TOPICS mini ミニ

サイクル・レース・トピックス

ROAD RACE

TOPIC - 1 FROM JAPAN

text&photo◉加藤　智

国内レースはいつ開幕?　暫定カレンダー発表

全日本実業団自転車競技連盟は、5月25日付で7月以降の暫定カレンダーを発表した。しかし、7月4日～5日に予定していた西日本ロードクラシック広島大会は、大会1か月前の6月4日に再延期を決定。依然として国内レースの開幕は不透明な状況が続く。

発表された暫定カレンダーでは、Jプロツアー全16戦と、トラックシリーズ3戦を含む11月までの予定が組まれていた。緊急事態宣言解除以降、新型コロナウイルスの新規感染者数が再び増加に転じていることから、開催の判断が難しい状況が続きそうだ。

一方、全日本選手権は、UCI（国際自転車競技連合）が定めた各国選手権の日程に合わせて8月20日から23日に予定。開催可否は2か月前（6月20日頃）に発表されるが、現状では全日本選手権が事実上の国内開幕戦となる可能性もありそうだ。

また、UCIレースは、6月初頭の時点でおおいたアーバンクラシック、ジャパンカップ、ツール・ド・おきなわがレースカレンダーに残る。しかし、欧州レースとの重複により海外チームの招へいが難航すると思われ、今後の発表が待たれる。



●昨年の西日本ロードクラシック。同じ会場での全日本選手権は開催できるのか？

開催日	大会名	開催地	備考
7月23日～24日	東日本ロードクラシック群馬大会	群馬県・群馬CSC	JPT#3・4
8月8日	宇都宮クリテリウム	栃木県宇都宮市	JPT#5
8月9日	宇都宮ロードレース	栃木県宇都宮市	JPT#6
8月20日～23日	全日本選手権	広島県・広島中央森林公園	
8月22日～23日	群馬ロードレース8月大会・交流戦	群馬県・群馬CSC	JPT#7・8
9月5日	チームタイムトライアルチャンピオンシップ	栃木県・渡瀬湧水地	JPT#9
9月6日	タイムトライアルチャンピオンシップ	栃木県・渡瀬湧水地	JPT#10
9月12日～13日	南魚沼ロードレース	新潟県南魚沼市	JPT#11・12
9月26日	山口クリテリウム	山口県山口市	JPT#13
9月27日	秋吉台カルストロードレース	山口県美祢市	JPT#14
10月3日	おおいた いこいの道クリテリウム	大分県大分市	UCIクリテリウム
10月4日	おおいたアーバンクラシック	大分県大分市	UCI2.1
10月10日～11日	群馬ロードレース10月大会・交流戦	群馬県・群馬CSC	JPT#15・16
10月17日	ジャパンカップ・クリテリウム	栃木県宇都宮市	UCIクリテリウム
10月18日	ジャパンカップ	栃木県宇都宮市	UCI HC
10月31日	相模原クリテリウム	神奈川県相模原市	JPT調整中
11月7日	幕張新都心クリテリウム	千葉県千葉市	JPTエキシビジョン
11月8日	ツール・ド・おきなわ	沖縄県名護市など	UCI2.1

今月のつぶやき
Tweet of the Month

Pierre Latour
Quand t'es content de retrouver la route.
Saison 2020, acte II

再びロードに出て喜びを感じたこのとき。
2020シーズン第2幕だ

@p_latour（ピエール・ラトゥール）（2020年5月12日）

フランスでは、5月11日に屋外トレーニングが解禁になり、多くの選手が本物のロードを走ったうれしさをつぶやいた。これはそのうちのひとつ。https://twitter.com/p_latour/status/1259913721712906242

ROAD RACE

TOPIC - 2 FROM JAPAN

text&photo◉
本誌・大宅宏幸

JICF eレース第1戦を開催!

日本学生自転車競技連盟（JICF）は新型コロナウイルス禍を受け、少しでも選手がレースに出場する機会を設けようと全4戦の〝eレース〟のシリーズ戦「JICF e-レース 2020 nichinao-Tacx-iRC」を開始。初戦の「利根川個人タイムトライアルラウンド」が6月7日（日）に開催され、川崎三織（EQADS）が優勝。川崎は「こうした形でもレースを開催してもらえるのはありがたい」とコメントした。


●レースは現実のコースをアプリで再現したもので行われた。参加は会場かリモートのどちらも可能

MTB

TOPIC - 3 FROM WORLD

text◉鈴木英之

世界選手権／ワールドカップ新日程

新型コロナウイルスの影響により、MTBも当初予定されていた公認大会の約3割がキャンセルを含め影響を受けているが、UCIは5月15日付けで、新たなMTBワールドカップと世界選手権の日程を発表した。

6月に予定されていたXCO世界選手権は、10月にオーストリアで行われるDHIおよびパンプトラック世界選手権と合流。同会場でXCO、XCリレー、eMTBレースが行われる。

ワールドカップDHI／XCO（XCC含む）は、9月にスイスで開幕。ダブルイベント3戦を経て、チェコでXCO 2戦を消化。

世界選手権後にスロベニアとポルトガルでDHIイベントをそれぞれ2戦ずつ消化することになっていたが、第2戦に予定されていたイタリアのヴァル・ディ・ソーレが属しているトレント県が、1000人以上が集まると予想されるイベントに対し10月15日まで規制を延長する決定をしたことでキャンセルに。同時開催予定だった4クロス世界選手権も、現時点で代替措置は発表されていない。また、エリミネーター・ワールドカップは8月16日にファルケンスワード（NED）で開幕の予定。

なお10月9日～11日と10月24日～25日に予定されていた全日本選手権は、世界選手権以降の日程で開催になることは決定しているが、本稿締切時点で、JCFカレンダーは変更されていない。

2020 UCI MTB ワールドカップ／世界選手権 新日程

8月23日	ルーベン（BEL）エリミネーター世界選手権 XCE
9月5日～6日	レンツェルハイデ（SUI）DH#1/XCO#1
9月19日～20日	レジェ（FRA）DH#3/XCO#3
9月29日～10月4日	ノーヴェ・メスト（CZE）XCO#4、#5
10月7日～11日	レオガンク（AUT）MTB世界選手権- XCO/DHI
10月15日～18日	マリボル（SLO）DH#4、#5
10月24日～25日	サカリヤ（TUR）マラソン世界選手権-XCM
10月29日～11月1日	ロウザン（POR）DH#6、#7



Photo by Hideyuki Suzuki

●グラヴィティイベントの名コースとして人気のレオガンクは、2012年以来のXCO世界選手権開催となる

MTB

TOPIC - 4 FROM WORLD

text◉鈴木英之

EWS2020開催日程が決定

開幕を目前にして、UCIの自粛要請に従い延期されていたエンデューロ・ワールドシリーズの新しいスケジュールが決まった。

ソーシャルディスタンシングの観点から言えば、密集による感染リスクは比較的低いといえるグラヴィティイベントだが、今や世界中で最も人気のあるイベントゆえ、観客の移動や滞在などによる影響が懸念された結果、最も観客動員が多いと予想されたウイスラー大会（クランクワークス併催）をはじめ、当初予定されていた4大会が中止となり、代替開催を含む全5戦で行われる。

また開幕戦のツェルマット、ヴァルベルクの代替イベントであるオラルグは、eMTBエンデューロが併催となっている。



ⒸEnduro World Series

●マニサレス（COL）のコースサイドを埋め尽くす観衆。EWSは観光の目玉としても魅力的な存在となっている

EWS2020 新スケジュール

8月30日	ツェルマット（SUI）EWS-E併催
9月26～27日	フィナーレ・リグレ（ITA）トロフィー・オブ・ネイションズ EWS-E併催
10月3日～4日	ペツェン／ヤムニカ（AUS/SLO）
10月17日～18日	オラルグ（FRA）EWS-E併催
11月6日～7日	マニサレス（COL）
11月14日～15日	ファレジョネス（CHL）

海外情報 ココが気になる! WORLD

スターたちの挑戦

text◉長谷川圭子

今年初のグランツールで盛り上がることもなかった5月、新たなレースが開催された。ジロを主催するRCSによる「チャレンジ・オブ・スターズ」、プロ8選手によるバーチャルレースだ。2人ずつ走って、勝ち上がった選手が優勝するトーナメント戦というところが新しい。1日目のスプリントレースは距離1・2㎞で場所はトスカーナという設定。N・ブアニやC・ユアン他が出場し、ファビオ・ヤコブセンが優勝した。2日目のクライマー対決の場所は、今年のジロで走る予定のステルヴィオで、2・9㎞を一気に上る。優勝したのはジュリオ・チッコーネ。ディスプレー上の選手は根雪をいただく山を背景に走り、コース脇の観戦者やスポンサーの広告も表示される凝った作りで、レース観戦の楽しさをちょっと思い出させてくれた。8月に再開する今季のレースの日程が発表され、ヨーロッパ各国で屋外を走れるようになったなかでのこのバーチャルレース。山岳戦にはV・ニバリやC・フルームというグランツール総合優勝経験者も参戦したが、2人共準決勝には進めず。時に巧妙な走りで勝利をものにするニバリが、この種のレースに強くないのは何となく分かるが、フルームは、いつもの走り方からするとバーチャルでも強いかと思いきや、あっさり初戦で負けたのが印象的だった。もしバーチャルレースが今後も開催されると、強い選手の定義は変わっていくのだろうか。短距離を何回か走って1日で優勝者を決めるこのスタイル、実際のロードでも見てみたい気がする。

J SPORTS 放送予定

【初回放送分】

Cycle* 我らワールドのサイクルロードレース観戦塾2020　J SPORTS 4　7/18（土）　19：00～19：30

【再放送分ピックアップ】

Cycle*2020 デジタル・スイス5　J SPORTS 4　7/1（水）　15：20～16：40（第1ステージ）他

【プロトンは必ずやって来る!!】Cycle*2013 第100回ツール・ド・フランス　J SPORTS 4　7/2（木）　17：40～24：10（第1ステージ）他

Cycle* 我らワールドのサイクルロードレース観戦塾2020　J SPORTS 4　7/3（金）　6：00～6：30他

Cycle*2017 パリ～ルーベ　J SPORTS 4　7/3（金）　7：30～14：00他

【プロトンは必ずやって来る!!】Cycle*2019 旅する自転車レース「ツール・ド・フランス」　～絶景で振り返る106回大会～　J SPORTS 4　7/3(金)　25：30～27：30他

【プロトンは必ずやって来る!!】Cycle*2013 旅する自転車レース「ツール・ド・フランス」　～世界遺産を巡る21日間～　J SPORTS 4　7/13（月）　23：15～25：15他

編集部お薦めの要チェックイベント！

RACE & EVENT Guide

レース&イベントガイド

text◉大城実結

PICK UP 01

広島の山々を豪華ゲストライダーたちと走る

Fun Ride ひろしま in やまがたサイクルランド2020

開催日
8月9日（日）

申込期間
～7月6日（月）

募集人数
200人

開催場所
広島県山県郡北広島町 道の駅豊平どんぐり村

HP
www.facebook.com/yamagatacycle/





イベントゲストには本誌でもおなじみの坂バカ女子おおやようこさんや、お笑い芸人のふるやいなやさんも登場！ 普段は一緒に走れないゲストライダーたちと特別な一日を



「道の駅 豊平どんぐり村」をスタートし、北広島町と安芸太田町をぐるりと巡る総距離95.5kmのコース。4つのエイドを目指しつつ、西中国山地の美しい景観を満喫しよう

広島県北広島町を起点に、西中国山地の自然を駆け回るライドイベントを今年も開催。定員は200人と比較的小規模なイベントながら、豪華なゲストライダーたちが登場。アットホームな雰囲気を漫喫しながら、広島の大自然を堪能しよう。開会式ではゲストのおおやようこさんによるショートヨガレッスンも開催予定。豊かな西中国山地を巡りながら、地元の人々の温もりを感じる一日を遊びきろう。

PICK UP 02

熱い夏の祭典が今年もやってくる

シマノ鈴鹿ロード

開催日
8月29日（土）～30日（日）

申込期間
6月下旬より約1か月間

募集人数
1万4000人

開催場所
三重県鈴鹿市 鈴鹿サーキット

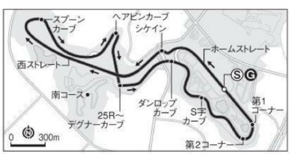
HP
www.shimano-event.jp/suzuka/index.html





通年の大会では本レースの他にも、サブイベントとして試乗会や出展社PRブース、プロによる栄養講座などが開催。2日間にわたるサイクリストのための祭典が幕を開ける

「シマノ鈴鹿なしで夏は語れない」というライダーも多いはず！ 夏の祭典が今年も開催を予定している。初心者から上級者まで楽しめる多彩な種目を揃するレースや、試乗・企業ブースなど2日間にわたって鈴鹿サーキットが自転車一色に包まれる。なお、今年は新型コロナウイルスの影響でエントリー期間が変更になるなど、今後も状況によって詳細が変更になることも。参加予定者は常に最新情報をチェックするよう心がけよう。



鈴鹿サーキットの国際レーシングコース約5.8kmを反時計回りするシマノ鈴鹿。上り下りやコーナーの組み合わせなど変化に富んだレイアウトで、勝利を目指すなら事前に策を練るのが吉

申し込みは
お早めに!!

注目イベントをピックアップ

ゲストと走るサイクリングや、超過酷なレース、
さらには夏の名物レースまで。
今年もとうとう夏がやってきた。



PICK UP 03

未舗装路×トライアスロンで、限界のその先へ

オフロードトライアスロン in 菖蒲谷

開催日	申込期間	募集人数
8月30日（日）	～8月11日（火）	合計190人

開催場所	HP
兵庫県たつの市揖西町　菖蒲谷森林公園	http://tatunomtb.blog74.fc2.com/





参加資格は「性別を問わず、自己責任で走行できる者」。過酷極まりない本大会、カテゴリーは合計5つ用意されており、自身の体力と経験値に鑑みてエントリーしよう



フルカテゴリーでは大成池でのスイムを1.2km、バイクで90%未舗装路を約13km、ランでは沢登り崖登りありの100%未舗装路を8km走る。サバイバル極まりない最強のコースだ

これ以上過酷なトライアスロン大会があるのだろうか。今年で3回目を迎える本大会は、舞台がほぼ全てオフロードというコースレイアウト。中でもジェットコースターのように上下左右に振られるMTBコースに加え、沢登りや崖登りで四足歩行を余儀なくされる超ハードランコースに耐えられるか？　レース後には地元特産の手延べそうめんや梅の加工品、醤油で疲れた体に元気をチャージ。限界へ挑戦だ。

PICK UP 04

仲間と江戸サイを駆け抜ける！

東京センチュリーライド in 江戸川

開催日	申込期間	募集人数
9月27日（日）	～9月19日（土）	合計200人

開催場所	HP
東京都 江戸川河川敷サイクリング道路	www.sportsentry.ne.jp/event/t/82542





江戸川の河川敷を舞台に、ハーフセンチュリー（90km）と3/4センチュリー（120km）のライドカテゴリー2種が用意されている。交通ルールを守りながら、仲間と安全なライドを



柴又公園内の寅さん記念館を起点に、北は関宿城記念会館、南は葛西臨海公園に渡って江戸川サイクリングロードを駆け抜ける。地図は総距離約90kmのハーフセンチュリーコースのルート

「東京センチュリーライド」は東京サイクリング協会が主催するライドイベント。今回は江戸川サイクリングロードを舞台に、センチュリー（100マイル=160km）にちなんだ2つのカテゴリーを設定。エイドステーションは起点と最北端の折り返し地点の2か所と少ないため、携帯食料や飲料、最低限の工具は必ず持参するようにしよう。いつも走っている道でも、仲間と走れば違う景色が広がっているかもしれない。

注）イベント情報は 2020 年5月 27 日現在のものとなります。新型コロナウイルス対応によって中止や延期となる可能性もございます。
最新情報は各イベント実行委員会までお問い合わせください。

話題の情報をピックアップ

INFORMATION & NEWS

今月のインフォメーション&ニュース

TOPIC

アズマ産業が医療用ガウンを製造し、国内自転車関連企業7社の協力を得て小田原医師会に寄付

新型コロナウイルスの感染拡大により医療用防護服が不足するなか、オーストリッチブランドで知られるアズマ産業が、自転車カバーに使われるナイロン防水加工素材を使用した医療用ガウンを製造。これを国内の自転車関連企業7社(東商会、岩井商会、カワシマサイクルサプライ、城東輪業社、野口商会、フカヤ、ミズタニ自転車)と協力して小田原医師会に計350着の寄付を行った。

同社はこれ以外にも輪行袋「ロード220」に使用する生地を使った医療用ガウンを製造したり、広く一般向けにマスクの製造販売も行っている。

●問い合わせ先：アズマ産業
☎03-3854-5251
〈www.ostrich-az.com〉



TOPIC

宇都宮市森林公園内にMTBコースがオープン

宇都宮ブリッツェンの運営を担うサイクルスポーツマネージメントは、宇都宮市より指定管理を受託している宇都宮市森林公園内にMTBのコースを新設した。コースは一周100mの周回コース。小さい子供やMTB初心者でも安全に楽しめる難易度だ。園内の宇都宮市サイクリングターミナルでは、MTBのレンタサイクルも行っている。

●場所：宇都宮市森林公園(栃木県宇都宮市福岡町1074-1 ※JR日光線「鹿沼駅」8.6㎞) ●料金：無料
●問い合わせ先：サイクルスポーツマネージメント☎028-611-3993
〈www.blitzen.co.jp〉

TOPIC

『サーヴェロ』の完成車&フレームセットの一部が値下げに

1995年にカナダで創業したハイエンドバイクブランド『サーヴェロ』の製品を取り扱う東商会では、一部の完成車&フレームセットの価格を改定(値下げ)した。

一例を挙げると、レースからロングライドまで幅広く対応するRシリーズの末弟「R2リム完成車」(写真)は32万円(税抜)から26万9000円(税抜)へと5万1000円の値下げ、レースでの勝利に貢献するエアロロード「S3リムフレームセット」は38万円(税抜)から32万円(税抜)へと6万円の値下げとなる。

サーヴェロに憧れを抱きつつも、その価格に二の足を踏んでいた人にとってまたとないチャンスだ。

●問い合わせ先：東商会
☎048-250-5213
〈www.eastwood.co.jp〉



SERVICE

ストラバが一部機能をサブスクリプションに移行。併せて新機能も追加

アクティビティを管理するSNSアプリ『ストラバ』は、①セグメントの全体リーダーボード(トップ10までは無料)、②セグメントエフォートの比較やフィルタリング、分析機能、③strava.comでのルート作成機能、④日々の活動を一覧で見ることができるトレーニングログなど一部機能をサブスクリプションに移行(有料化)した。料金は年間一括払いで税込6300円(月当たり税込525円)、月単位で支払う場合は税込800円となる。

一方でサブスクリプションには①iOSとAndroidでもルートを推奨、②同一ルートでのライドのパフォーマンスを比較分析、③iOSのトレーニングログで全てのトレーニング履歴のチェックといった機能が新たに追加された。

●問い合わせ先：ストラバ
〈www.strava.com〉

SHOP

ブルックスサドルのポップアップストア『サードペダル』が6月20日にオープン！

自転車の歴史と共に150年以上を歩み続けてきたイギリスのブルックス社が、こちらも100年の歴史を誇る辻森商会の協力を得て、京都烏丸御池からほど近い東洞院六角にてポップアップストア『サードペダル』をオープンした。同店は伝統の革サドルやバッグなど最新コレクションを展示販売するほか、使い方やメンテナンス方法なども紹介する。

●営業時間：12時〜19時 ●定休日：水曜・日曜 ●場所：京都府京都市中京区三文字町226-1(京都市営地下鉄「烏丸御池駅」徒歩7分) ●問い合わせ先：ダイアテック☎075-702-7771
〈www.diatechproducts.com〉



SHOP

開店延期となっていた『ビアンキバイクストア有明ガーデン』が6月17日にオープン！

サイクルヨーロッパジャパンは、開店延期となっていた直営店『ビアンキバイクストア有明ガーデン』を6月17日にオープンした。東京の湾岸エリアに位置する同店にはビアンキの自転車をフルラインナップで取りそろえ、ユーザーのライフスタイルや目的にマッチしたバイクを経験豊富なスタッフが提案。サイクリングの途中に利用できるスペースも。

●営業時間：10時〜21時※当面は〜20時 ●定休日：不定 ●場所：東京都江東区有明2-1(ゆりかもめ「有明駅」徒歩2分) ●問い合わせ先：サイクルヨーロッパジャパン☎03-5812-2070
〈www.bianchi-store.jp〉



CAMPAIGN

トレックの自転車利用推進キャンペーン「#GoByBike」開始！

新型コロナウイルスの感染拡大を防ごうと自転車を利用する人が増え、地球の大気汚染軽減にも寄与した。トレック・ジャパンはソーシャルメディアのハッシュタグ「#GoByBike」を世界中で定着させることでさらなる自転車利用を促すブランドキャンペーンを始めた。

参加する方法は、①週に1回以上、自転車を使って移動、②その最中に写真を撮り、#GoByBike と付けてインスタグラムへ投稿、③他の人をタグ付けして参加者を募る、ととても簡単だ。

●問い合わせ先：トレック・ジャパン
☎0798-74-9060
〈www.trekbikes.com〉



TOPIC

au 損保が自転車通勤実施率の調査結果を発表。勤務先で自転車通勤が認められている人が過半数に

au 損害保険が東京都在住で週1回以上自転車を利用している会社員の男女1500人を対象に、自転車通勤の実施率やその実態を調査した。緊急事態宣言下となる5月1日～3日の調査だが、平常時の行動を基にした回答となる。

まず勤務先で自転車通勤が認められているかを尋ねたところ、「認められている」が50.1%（752人）と過半数を超えた。その752人に、実際に自転車通勤をしているかも尋ねたところ、45.1%（339人）が自転車を使っていることが分かった。

さらにその理由を尋ねると、「職場が近いから」が36.3%（123人）。次いで「満員電車が嫌だから」が19.5%（66人）、「健康のため（ダイエット含む）」が13.0%（44人）などとなった。詳細は同社のニュースリリース（www.au-sonpo.co.jp/corporate/news/detail-237.html）で確認してほしい。

CAMPAIGN

「アンカー」レーシングラインの対象オーダー車を購入した人に限定ウェアをプレゼント

ブリヂストンサイクルのスポーツバイクブランド「アンカー」が、レーシングラインの対象オーダー車を期間中に購入した人に、特別にデザインされた限定ウェアをプレゼントする『アンカーレーシングウェアスペシャルキャンペーン』をスタート。このウェアはチームブリヂストンサイクリングの公認ジャージで、同チームのレースウェアも手がけるウエイブワン製（レジェフィット）となっている。対象車種など詳細については、キャンペーンサイト（QR コード参照）で確認を。

●期間：7月1日（水）～8月31日（月）
●問い合わせ先：アンカーコール
☎048-772-5334



CAMPAIGN

『ピナレロホイールアップグレードプログラム』が6月末まで期間延長！

対象となるピナレロの2020モデル完成車を購入すると、指定のホイールの中から好きなホイールへお得にアップグレードできる『ピナレロホイールアップグレードプログラム』は5月末までの予定だったが、新型コロナウイルスによる2021モデル発表の遅れを鑑み、6月末まで期間を延長して実施されている。詳細はピナレロ販売店もしくはウェブサイト（QR コード参照）まで。

●問い合わせ先：カワシマサイクルサプライ
☎072-238-6126



CAMPAIGN

対象のアイテムをバレットで制作すると、3D スポーツマスクがプレゼントされる！

期間中に対象のアイテムを制作すると、チームジャージに合わせたデザインの3D スポーツマスクを製作枚数分プレゼントする『バレットオーダーシステムキャンペーン』をバレットが実施中だ。マスクはスタイリッシュなデザインで、顔の大部分をカバー。UV カットの機能も備え、紫外線対策にも大きな効果がある。詳細はキャンペーンサイトで確認のこと。

●期間：～6月30日（火）
●問い合わせ先：バレット
☎03-6657-8010〈www.valette.jp〉

TOPIC

最前線で闘う医療従事者への支援にと、アキボウが計20台の自転車をプレゼント

密集を避けられる移動手段として、あるいは気持ちをリフレッシュしたり運動不足を解消したりする手段として、自転車の果たすべき役割は大きい。

ダホン、ターン、フジ、ブリーザー、コルナゴを扱うアキボウでは、新型コロナウイルス感染が長期化するなかで最前線で闘う医療従事者への支援として、各ブランドの自転車（計20台）をプレゼントする取り組みを行っている（写真はダホン・K3）。

対象は医療に従事している人で、期間は6月21日（日）までということなので、応募フォーム（QR コード参照）からすぐに申し込もう。

●問い合わせ先：アキボウ
☎072-258-4165〈www.akibo.co.jp〉



BACK NUMBER

バックナンバー
購入のご案内

●本誌バックナンバーを購入ご希望の方は、最寄りの書店でご注文いただくか、下記の方法で直接お申し込みください。なお、ここに掲載されているバックナンバーがお申し込み時点で品切れになっている場合もあります。その際は返金させていただきます。あらかじめご了承ください。送料は郵便振替の場合、一度に注文される雑誌の価格（税込）の合計金額が2000円未満の場合は660円、それ以上の場合は無料です。代引きの場合、一度に注文される雑誌の価格（税込）の合計金額が3000円未満の場合は送料660円＋代引き手数料330円、3000円以上1万円未満の場合は代引き手数料330円のみ、1万円以上の場合は同じく代引き手数料440円のみがかかります。

【郵便振替の場合】
最寄りの郵便局で備え付けの郵便振替用紙を使用し、通信欄に「ご希望の雑誌名、発行年、月号、冊数」を明記のうえ、価格（税込）と送料の合計金額をお振り込みください。振込先は「口座番号:(東京) 00180-6-0054856　加入者名：(株) 八重洲出版」です。

【代引きの場合】
電話、FAX、Eメール、または弊社HPでお申し込みください。FAX、Eメールの場合は「代引き希望」とお書きのうえ、「ご希望の雑誌名、発行年、月号、冊数、お客様のお名前、住所、電話番号」を明記してください。

■八重洲出版・販売部
〒104-8488
東京都中央区八丁堀4-5-9
☎03-3552-8431（平日9：30～17：30）
FAX：03-3555-0777
Eメール
webstore-order@yaesu-net.co.jp
HPアドレス
www.yaesu-net.co.jp

※バックナンバー在庫状況:『サイクルスポーツ』18年1月号以降を在庫しています。
●上記以外の目次情報は弊誌ホームページ(www.cyclesports.jp)をご参照ください

20年7月号



定価 880 円〔税込〕

ザ・ヒルクライム 強いヒルクライマーになるためのすべて／インタビュー：曽田正人／乗らずに楽しむ"おうちじてんしゃ時間"

20年6月号



付録とも特別定価 1000 円〔税込〕

第1特集：二度目のしまなみ／第2特集：ミドルグレード・ディスクブレーキロードバイク一気試乗／特別付録：サイクルウォレット

20年5月号



特別定価 950 円〔税込〕

大特集:スポーツサイクルの半世紀を彩る名車／特別付録:フレームガードステッカー

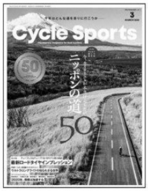
20年4月号



特別定価 900 円〔税込〕

第1特集：自転車遊びコトハジメ／第2特集："グレードフリー"なバイク&パーツ選び！

20年3月号



特別定価 890 円〔税込〕

第1特集：ニッポンの道50／第2特集：最新ロードタイヤインプレッション

20年2月号



付録とも特別定価 950 円〔税込〕

第1特集：ロードバイクスーパーテスト／第2特集：最適サドルポジションの見つけ方／特別付録：チームイネオス×ピナレロ サイクルロードレースカレンダー

ヤエスメディアムック&臨時増刊号　YAESU MEDIA MOOK

チクリッシモ No.62



定価 1540 円〔税込〕
2020 年 3 月 5 日発売

選手名鑑2020 全38チーム完全ガイド／注目選手クローズアップ／激動の10年を振り返る「さよなら、2010年代」／2020シーズン展望「群雄割拠する新世代」／人気投票企画「プロチーム&選手 総選挙」／最新機材解説／中根英登インタビュー

グラベル&アドベンチャーバイクをとことん楽しむ！



定価 1320 円〔税込〕
2020 年 5 月 22 日発売

最近人気急上昇中の新ジャンル『グラベルロード』『アドベンチャーロード』。本誌では最新20モデルを紹介。この新ジャンルのバイクの魅力や、楽しみ方を紹介します。バッグやタイヤなどのインプレや、グラベルバイクで走りたい50コースなども掲載。

最新機材がまるわかり！ロードバイクの選び方ガイドブック



定価 1320 円〔税込〕
2020 年 4 月 25 日発売

重量やパーツの違い、実験や試乗インプレッションなど、さまざまな視点をもとに「ロードバイクの選び方」と真剣に向き合った一冊！ 自転車本体だけでなくホイールの選び方にも触れる。本当に自分に合ったロードバイクを手に入れるための指南書。

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

Cycle Sports

AUGUST 2020

STAFF

編集長	中島丈博
編集スタッフ	大宅宏幸
	江里口恭平
	滝沢佳奈子
	松下功樹
写真撮影	八重洲PRセンター
デザイン	テイク・オフ
表紙撮影	BettiniPhoto©2020（新城）／田中苑子（別府）
表紙デザイン	菅野克之（テイク・オフ）
校正	澤田　裕
	坂井康史
統括	迫田賢一
広告	松村健吾
	富本佳介
	鳴尾至人
	柴田昌人
	大平雅也
印刷	凸版印刷株式会社

サイクルスポーツ2020年 9月号は
7月21日（火）配信予定！

株式会社八重洲出版
サイクルスポーツ編集部
〒104-8488　東京都中央区八丁堀4-5-9
☎03-3552-8431　FAX03-3552-8464

www.cyclesports.jp

サイクルスポーツ　検索

EDITOR'S NOTES

編集後記

TAKEHIRO NAKAJIMA

コロナとマスクと熱中症。ようやく新型コロナウイルス感染症の新規感染者数が落ち着いてきた。とはいえ、マスクはもはや必携アイテム。それは運動中だとしても同じ。しかし、日本の夏にマスクをして運動をするというのは熱中症のリスクが高まる。厚生労働省も、三密ではない環境での運動時、熱中症のリスクがある場合は強度を下げて、マスクを外すことを提唱している。これからは、新しいサイクリング様式の模索が必要だ。

—

HIROYUKI OYA

緊急事態宣言が解除されましたね。さて、外出自粛期間中はどうしてたかというと、私の住む自治体では健康維持のための運動は制限されてなかったので、市内の人気のないグラベルをMTBで走ってました。意外や意外、結構いいグラベルがあるじゃないですか。うまくつなぐとほとんどグラベルですよこれが。今後舗装されないことを願います。

—

KYOHEI ERIGUCHI

この編集部での仕事といえば、なんといっても〝実走〞取材。読者だった頃から編集部員たちがあれこれ走って挑戦するのを見てきたし、僕が編集者になってからも、やっぱりあちこち走ることとなった。自粛期間がひとまず終わり、また走って取材が増えてくると、これがもう楽しくってしかたない。。さあ夏だ。今こそ走って誌面を作ろう！

—

KANAKO TAKIZAWA

過去に撮った写真や書いた記事を見返すと、そのとき起こったことや聞いたこと、見たことに対する自分の感情が戻ってきます。去年の今頃はTOJの後、ジロに行ったなぁ。懐かしい。そして思うことは、やっぱりレースが好き！　早くレース現場に行きたい！　現地で感じるエネルギーこそが私の原動力だと改めて実感したのでした。

—

KOUKI MATSUSHITA

思いつきでハンドル前にカゴを付けてみた。取り付けはステムとヘッドの間にＬ字の金具を入れ、イケアで見つけた浅めのアミカゴを一枚の金属プレートで挟みこむだけ。下から支えるものがないので、たわんで仕方がない。段差を越えるたびに中身が飛んでいく。フォークエンドにはキャリヤ用ダボがないので、何か補強する方法はないだろうか。

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

いつもの
ライドに
スパイスを！
Let's BIKE. COOK. EAT.

はじめよう アウトドア 自転車メシ

久方ぶりに愛車と共に表へ走りに出た。いつものように店で休憩するのもいいけど、たまには開放感あふれる青空の下、野外ランチを作ってみるのはどうだろう。お気に入りのストーブや用品を使った、自転車メシの世界のはじまりはじまり。

難しく考えないで始めよう

いつものロングライド。お昼をコンビニ弁当かエナジーバーなどで済ませてしまうのは何だか味気ない。かと言って飲食店で食べるのではなく、気持ちの良い野外で周囲の景色を楽しみながらランチを作ってみようと、ふと思い立った。

バイクパッキングというと、少々大仰に聞こえてしまうかもしれない

こんな
＼"自転車メシ"
用品をそろえよう！

これまでキャンプなどをしていた人は、手持ちの用品で十分。余裕があれば、ライド向けに小型ストーブやクッカーなどがあるといい。また、テーブルやイスなどもあると便利だ。

X LUNCH 飯

text&edit◉栗山尚久　photo◉かねだこうじ（ハタケスタジオ）



けれど、もっと自転車の楽しみの幅を広げたいと思っているアナタ、あまり難しく考えないで、アウトドアの自転車メシにチャレンジしよう。この企画では、7人の達人からアイデアを拝借しながら紹介していく。

まずはコンビニで手に入るような出来合い飯を組み合わせ、火にかけるだけでも、だいぶ満足度は違うはず。用品も最小限の物を持っていくのでいい。何なら、保温ボトルに入れたお湯を使って、峠の上でカップラーメンを食べるだけでも、いつもと違った休憩時間を過ごせる。

また、ホットサンドクッカーを使用して、トーストとコーヒーで小休憩するのもいい。その時は、イスやテーブル、ハンモックなんてあるとくつろぎ空間がぜん快適になる。

その先には炊き込みご飯やパスタなど、ちょっとした工夫でおいしさが変わる自転車メシも作っていきたい。失敗も含めて、調理は楽しんだもん勝ちだ。いざ、トライ。

※火器は適切な場所で
十分に注意して使用してください

保温ボトル | クッカー | ストーブ（火器） | カトラリー | テーブルやイス

自転車

BICYCLE

コンビニの食材でも十分楽しい

日頃自炊もしたことないから無理、と思っている人でもコンビニ食材の組み合わせでサササッとできると聞けば、少しは興味が出るかな。

コーヒーを野外で入れてアクセント

ランチよりもおいしいコーヒーをアウトドアで飲みたい、という人は多いはず。軽食と合わせて楽しめば、至福の一時を味わえるぞ。

アルファ米や真空パック飯がおいしい

登山でも人気のアルファ米が侮れない。こんなに簡単においしい食事が楽しめるの!?と、きっと驚くはず。真空パック飯もイチ押しだ。

缶詰や炊き込みご飯の素を利用する

種類も豊富で味も抜群な缶詰を合わせるだけでも十分食事が豪華に。さらにご飯の素などを持っていけば、野外で満足飯にありつける。



達人メシ 1

コンビニ食材を組み合わせることで楽々自転車メシ



安野龍昭さん
（ロングライドファンドットコム）

バイクパッキングジャムやコンビニ食材を使った調理、ミーティングなどを主催し、普段からグラベルやアウトドアを楽しむ自転車趣味人

「あまり難しいことはやらないで、コンビニで手に入る食材だけで意外と満足できるランチは作れる」という安野さんのアイデアで、コンビニ食材の組み合わせだけの自転車メシを作ってみた。パスタやマカロニなどをゆでられれば、混ぜるだけでペペロンチーノになるような味付けの素はさまざまな物が売られている。



早ゆでマカロニはいい仕事をする

早ゆでのマカロニを使えば、思った以上に簡単にランチができる。ミートドリアを沸騰したお湯で温め、かたやソースパンに入れたマカロニをさっとゆでる。最後はこれらを合わせるだけで完成。









食材の組み合わせを楽しむ

先に使用したマカロニと、コンビニで売っていたビビンバの素を合わせてみた。思った以上に合う。もちろんパックご飯などがあれば湯煎させることで、野外で素早くお米も食べられる。





七味をかけてでき上がり

うどんなども気軽にできる料理だ。写真のようなカレースープ付きの具材入り商品もあるので、水さえあればどこでも楽々作れる。



達人のコンパクトな炊事用品を拝見！

Sato's

炊事用品

佐藤さんの場合

ストーブはトランギアのアルコールバーナーとエスビットのポケットストーブの２台態勢。五徳はバーゴのチタニウムヘキサゴンウッドストーブT-415。アウトドア雑誌の付録のミニ鉄板やシェラカップを組み合わせ。マグカップはイベントのノベルティー品。



●トランギアのメスティンTR-120でご飯を炊き、325ケトル0.6ℓでお湯を沸かす。「積載に余裕があれば、コーヒーミルと豆も持参して挽きたてを飲む」とのこと

保温ボトルは利用価値あり



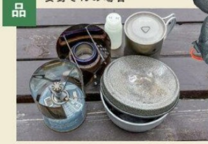
サーモス
真空断熱ケータイマグ
（FJF-580）
3800円（税抜）
問マルイ ☎078-451-2742

Yasuno's

炊事用品

安野さんの場合

収納も考えられた安野さんのストーブ類。BRS-3000T超軽量ストーブをメインで使い、エバニューのチタンアルコールストーブをT'sストーブ風防と組み合わせて併用。クッカーは、トランギア・ミニトランギアのフライパンとソースパンを使っていた。





●小型ナイフは持っていた方がいい。さらにスプーン&フォークや折り畳みできるアウトドア用箸。ストーブに火をつける際にはSOTOのガストーチなどがあると便利だ

箸やナイフは持っていくべし



達人メシ 2

意外に簡単にできる メスティン炊き込みご飯



佐藤真吾さん
（ワラニー）

『ワラニー』ブランドでアイデア商品を製作するほか、サイクルイベントのMCやライド記事を通じて自転車の楽しさを各媒体で発信している。

「炊き込みご飯は固形燃料なら着火してから自然と消火し、蒸らしまで放っておける。その間に別の調理が進むので、落ち着いてゆったりと食事時間が楽しめるのがいい」と佐藤さん。「定番中の定番だが、永谷園の『松茸の味お吸いもの』としょうゆ、お好みの具材を混ぜて炊飯にするだけでもおいしい」とのこと。

30 min









ひじきのメスティン飯

メスティンの炊き込みご飯もアイデア次第。お米にコンビニで売っていたひじきのお惣菜を入れ、しょうゆをたらして炊いてみた。固形燃料のストーブで20分くらい火をかけ、10分蒸らせば出来上がり。

キムチと炒飯を合わせる

炒めるだけでおいしい炒飯ができる冷凍食品に、キムチを混ぜてキムチ炒飯。フライパンがあれば炒め物もしやすいし、片付けも楽々。







10 min

10 min



王者オイルサーディンの登場

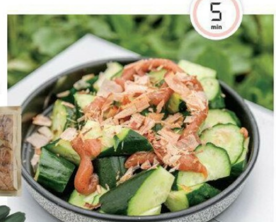
キャンプ飯のド定番といえばイワシの油漬け。佐藤さんは缶ごと火にかけて温め、マヨネーズと七味を振りかけてひと工夫。まったく手はかからないが、これだけでも絶品のおかずになること請け合い。



練り梅が疲れに効く！

ライドで疲労していると、酸っぱいものが欲しくなる。そんな時にササッとできてしまうのが、きゅうりに練り梅をつけた即席サラダ。かつお節を振りかけておくと、さらに風味が増しておいしいはず。

5 min











達人メシ 3

野外で本格派
バイシクルコーヒーをたしなむ



内山哲孝さん
（サンウエスト）

ウェアブランド『7メッシュ』やハンモックの『ENO』などを取り扱う輸入代理店サンウエストに勤務。自転車遊びは緩く楽しくがモットー。

内山さんにはコーヒーとちょっとした軽食ライドを提案してもらった。「せっかく景色を楽しみながら移動できる自転車というツールがあるのだから、素晴らしい景色を探して、その空気感を楽しみながらの食事はぜいたくな時間だと思う」とのこと。ホットサンドやトルティーヤの軽食がコーヒーにも合うぞ。



コーヒーミルで豆を挽いていれるのがオツ

コーヒーミルとドリッパー、豆を持っていけば、野外で本格コーヒーを味わえる。内山さんが使っていたのはポーレックスのコーヒーミルに、ミニュークのテトラドリップ。



お湯があっという間に沸く

●熱効率がよくお湯を瞬時に沸かすことができるMSR・ウィンドバーナーパーソナルストーブシステムは春に発売されたばかり。2万6000円（税抜）㊞モチヅキ



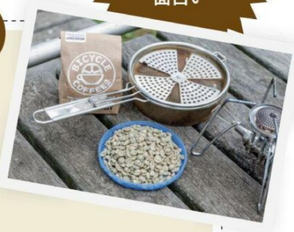
●サンウエストで販売しているバイシクルコーヒー。グアテマラ産の高品質オーガニックコーヒーの生豆を自家焙煎し、自転車で届けるというコンセプトで、各種そろえている。www.sun-west.co.jp/bicyclecoffee





●野外で飲むコーヒーはライド休憩のアクセントに抜群だ。大人数の場合はフレンチプレスを使って入れるという

ROASTING CHALLENGE
焙煎を自分でやってみるのも面白い





徐々に豆に火を通していく









深煎りにするかミディアムローストにするか

よく聞く深煎りなどは、豆への火の通し加減のこと。今回はミディアムローストにしてもらったので、色が焦げ茶色に変わった辺りで火から離し、これ以上熱が回らないようにうちわであおいで冷ます。

生の豆はなかなか手に入らないが、自分で焙煎するというのもコーヒーの楽しみのひとつ。生の豆は上の写真のように緑がかった灰色。それにザルを使って、火を少しずつ通していく。しばらくすると豆の皮が舞い出すので、野外でしないと家がエライことになる。焙煎して数日間寝かせるとおいしいが、キャンプライドなら一晩寝かせて朝いただくのも乙だ。



ハンモックの居心地の良さは最上級

程よい距離にある２本の木（柱でもいい）があれば、コンパクトで軽量なハンモックは自転車とも相性がいい。イス代わりどころか昼寝もできてしまう、移動式簡易住居なのだ。



ENO・サブ6
ウルトラライトハンモック
9500円（税抜）
問サンウエスト

両面を焼くかは好み次第





ホットサンドクッカーにそのままランチパックを

コンビニ食材でも火を入れると全く味わいが変わるから不思議。内山さんがよくやるのは、ヤマザキのランチパックをホットサンドクッカーで焼くというもの。パックの２枚を重ねたまま挟むのがポイントだ。



出来合いのコンビニ食材で絶品サンド

コンビニで購入したたまごサンドに、これも出来合いのハンバーグと千切りキャベツを挟んで、ホットサンドクッカーで焼いてみたが、これが抜群にうまい。フライパン代わりにもなるSOTO・トーストサンドパンがここでは活躍。4800円（税抜）









●ソーセージをガスバーナーであぶるだけでホットドッグが簡単にできる。パンはコンビニで調達したもの。写真のカセットガス式トーチはSOTO・フィールドチャッカーST-450。参考価格2645円（税抜）

バーナーで
あぶるだけでも
おいしくなる









トルティーヤになんでも載せてサッと食べる

サラダ
チキンは
万能選手

●どこでも手に入るサラダチキンは、簡単に味付けできる商品が各種出ているのでかなり重宝する。ホットチリスパイスを振りかけたサラダチキンをレタスとトルティーヤに巻いてみた。さらにパタゴニアのオーガニック・レッドビーン・チリ（P.159で紹介）を載せるのもあり









トルティーヤは常温保存が可能なオールドエルパソを選ぶと安心。ちょっとバーナーなどで火を通すだけでもだいぶおいしさは変わるはずだ。中身はお好みで。バナナとプリン、シナモンシュガーを混ぜたものを焼いて載せると、ちょっとしたおやつになった。何を合わせてもトルティーヤはイケる。

問い合わせ先：モチヅキ☎0256-32-0819　サンウエスト☎03-3544-2751　新富士バーナー☎0533-75-5000

達人たちのノウハウ＆スタイルを紹介
どんな風に自転車メシを楽しんでる？

達人たちはどんな自転車や用品で普段自転車メシを楽しんでいるか、そのアイデアの一部をここでは紹介。

Know-how

1 食材調達はどうする？

食材が最も気軽に手に入れられるのは、やはりコンビニだろう。お惣菜やハンバーグなど、かなりのクオリティの出来合い飯のほか、千切りキャベツやサラダチキンなど、便利な食材がよりどりみどり。



Know-how

2 食材や火器はどうやって運ぶ？

火器などを運ぶのに使っていたのは、フレームバッグやシートバッグなどの自転車に装着できるバッグ類。そして、ライドの途中で買い出したりする食材は、バックパックやポケッタブルリュックなどを併用することで、炊事場まで運搬した。





こだわりの軽量炊事用品でライドも◎

佐藤真吾さん（ワラニー）
Shingo Sato



日頃からバイクパッキングを楽しむ佐藤さんは、モノラルバイクの新型フレーム「GR（今夏発売）」に、フレームバッグとシートバッグを装着したスタイル。ダウンチューブ下に大口径ボトルが付けられるので、水も運搬しやすい。おいしくご飯を炊けるトランギヤのメスティンがお気に入り。その中にエスビットのポケットストーブも入れられるので収納もバッチリだ。

STYLE No.1



●アイデア商品を自身のブランド「ワラニー」で製作する佐藤さん。シートポストとシートステー、リヤタイヤのわずかな空間を有効利用した三角形のバッグを自作



日帰りライドならコンビニ食材を活用

安野龍昭さん（ロングライドファンドットコム）
Tatsuaki Anno



「キャンプ場でテントを張るようなバイクパッキング旅なら、手の込んだ料理も作るけれど、日帰りなら調理にそれほど時間のかからない食事を考える」というのはサイクルイベントなども主催する安野さん。コンビニで手に入る食材と、小型ストーブを使った自転車メシを提案してくれた。「景色のいいところで、火の入ったご飯食べるだけでも満足度は違う」とのこと。

STYLE No.2



●ディングルスピード車で普段からグラベルを楽しむ安野さん。ペダルを踏んだときのダイレクト感が楽しいという。ガツガツ走らないなら、ギヤはこれで十分足りる



Know-how

3 クッカーはどんなものを持っていく？



ソロで火器を使う程度であれば、プリムス・イージークックミニキット（2800円・税抜）やイージークックソロセットS（2100円・税抜）などで十分。用品は組み合わせることで収納もコンパクトに。また、炒め物などをするには、かさ張るがフライパンがあると便利だ。



プリムス
ライテックセラミックフライパン
4500円（税抜） 問イワタニ・プリムス

達人たちの
BIKE. COOK. STYLE
自転車メシスタイル

Know-how

4 調味料を持っていく工夫とは?

自転車の場合、調理に必要な調味料をどうやって持っていくか悩ましいところ。100均ストア等で売られている小分けできる容器があれば、塩、コショウ、七味などを適量入れられ、持ち運びに最適。







●しょうゆやマヨネーズ、ラー油など、お弁当などについている小分けパックなどをとっておくと重宝する



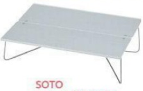
●安野さんは小瓶にオリーブオイルを入れていた。料理に欠かせない油だが、これもミニマム

Know-how

5 調理する際にあると便利なものは?

なくても問題ないが、どうせならくつろげる空間で食事を楽しみたい。イスやテーブルがあると、野外にいながら居住空間が出来上がるから不思議。適した木があればハンモックが快適だ。





SOTO
フィールドホッパー(ST-630)
4800円(税抜)
問新富士バーナー

モンベル
L.W.トレールチェア 33
3000円(税抜) 問モンベル



●イスは背もたれがあればベストだが、荷物が多くなるので、写真右のような小型なものでもあり

Know-how

6 目的地まで長時間かかる場合は?

近くにコンビニなどもないフィールドに行く場合は、乾燥野菜を持っていくとお湯だけで戻せる。入れるだけで料理の味わいがアップされる食材が多い。ドライトマトは単体でおつまみとしてもイケる。



Know-how

7 片付けはどうしたらいい?

調理で面倒なのは、片付け。片付けのことを考えると、キャンプ場などの炊事場がないと手の込んだ料理は難しいかも。使用したクッカーをキッチンペーパーで拭き取っておこう。ゴミはもちろん持ち帰ろう。



STYLE No.3

内山哲孝さん(サンウエスト)
Tetsutaka Uchiyama



おいしいコーヒーとハンモックスタイル

ハンモックなどを輸入販売する内山さんは、コーヒーミルで豆を挽いてコーヒーを入れ、ホットサンドクッカーなどを使って軽食を作るスタイル。食事は簡単に済ませてしまうことが多いが、「トルティーヤやカルパスなど常温でも日持ちする食材を使うと、それほど手間暇かけなくてもおいしい。パタゴニアのオーガニックフード、プロビジョンズもオススメ」とのこと。

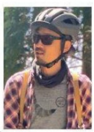




●重い用品はシートバッグとフレームバッグに入れ、食材は帰りが軽くなるのでバックパックに入れる。フレームバッグはちょうど小型テーブルが収まる大きさだ

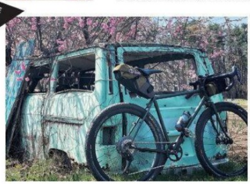
STYLE No.4

武村信宏さん(クランプ)
Nobuhiro Takemura



山の中に入るときも真空ごはんがオススメ

「最近はライドのランチに個人商店のテイクアウトを利用することもある」というのは長野県伊那のショップ、クランプの武村さん。バイクパッキングに最適なフィールドに行く場合は、使用可能であれば焚き火台、そして湯煎すればすぐ食べられる『信州伊那谷真空ごはん』、コーヒー、ハンモックを組み合わせて楽しむ。真空ごはんは7月より通販でも取り扱う予定だ。





●自転車はクランプのオリジナルフレームに、シートバッグやフロントバッグをつけて野山に入る。焚き火台はバーゴワークスのニンジャファイヤースタンドを使用

問い合わせ先:イワタニ・プリムス☎03-3555-5605　モンベル・カスタマー・サービス☎06-6536-5740　新富士バーナー☎0533-75-5000

達人メシ 4

モンベルの新感覚食品を使った簡単レシピ



安田翔平さん
（モンベル）

山から自転車まで幅広くアウトドアの用品を手掛けるモンベルの東京広報担当者。モンベルからはジェットボイルを使ったレシピ本が出ている。

モンベルの安田さんは、『ジェットボイルクイックレシピ55』の中から自転車メシにも合いそうなレシピと用品を挙げてくれた。同社から各種販売されているリゾッタシリーズを使いつつ、一工夫するとさらにおいしいご飯が簡単にできる。このリゾッタは単にお湯を注ぐだけという新感覚のアウトドア用食品だ。



5 min



サラダチキン＋カレーリゾッタの簡単メシ

カレーリゾッタにサラダチキンを入れてお湯を注ぐだけという手軽さ。アルファ米だと15分くらいは掛かるところをリゾッタは約３分と、時間も全く掛からない。アウトドアに慣れてない人でも、これなら抵抗なく始められる。

10 min



昆布茶を使って梅茶漬け風ご飯



お湯の代わりに昆布茶をリゾッタに入れるのがポイント。300㎖のお湯を沸かして昆布茶を入れ、そのうち175㎖を梅しそリゾッタに注ぐ。３分たったら、残りの昆布茶をかけて梅干しを載せる。ワサビはお好みで。

カトラリーセットが便利

汚れも気にせず使える

フォーク、ナイフ、スプーン、つまようじがケースに入った『ゴーバイトTRIO』は持ち運びも何かと便利だ。1600円（税抜）。





沢の水を浄水して調理に使える

キャンプツーリングやMTBなどで水が簡単に手に入らない場面でも沢の水を浄水して飲料水にできる『UL.ウォーターピュリファイヤーボトル』。6980円（税抜）。



お気に入りのコーヒーセットを持って

自宅からお気に入りのコーヒーやお茶を持参して、本格的なドリップコーヒーを楽しめる『O.D.コンパクトドリッパー２』。1524円（税抜）。野箸と組み合わせることで、繰り返し使えるエコなドリッパーだ。

すぐにお湯が沸いて時間を短縮できる

沸騰到達時間100秒を実現した、これまで以上にパワフルな『ジェットボイルフラッシュ』。１万4800円（税抜）。重量はガスカートリッジを除くと440g程度。お湯を注ぐ際は、上部を分離させて使う。



真空ごはんの
動画はこちらから→

https://clamp-bike.shop-pro.jp

達人メシ 5

信州伊那谷の真空ごはんはいかが



武村信宏さん
（クランプ）

「自転車のある生活」をテーマに長野県伊那で自転車屋を営む。アウトドア遊びの提案を行うほか、ライドも楽しくなる『真空ごはん』を考案した。

「自転車を長く楽しんでもらうには、ケガをしないで無理なく楽しんでもらいたい。そのためには、食事や休憩もライドと同じくらい大事」という武村さん。伊那の創作バル『フラット』とコラボして、湯煎するだけで食べられる真空ごはんの第一弾を販売。食材に合わせた調理法で、栄養素が逃げないように作られている。

ご飯もただ湯煎するだけ



5 min

山の中でも自然な味わいを楽しめる

真空ごはんの鶏ささみ（660円）は、自然解凍でほぼ湯煎しないでもおいしく食べられた。野菜は季節に合わせて替わる予定。冷蔵だと5日、冷凍であれば半年は保存可能とのこと。



繰り返し使えるバッグも併せて販売する。真空ごはんの持ち運びに使うほか、食事を終えた後のゴミなどを入れて持ち帰るためにも。

作りたてのようなおいしさが魅力





まずは豚肩ロースと鶏ささみ、炊き込みご飯の3品でスタートするが、今後、各地の旬の食材を使ってコラボを増やしていくとのことで楽しみだ。クランプ、フラット、千人塚公園キャンプ場で販売するほか、通信販売も7月より開始する予定なのでチェック。



5 min

炭酸水＋冷凍フルーツはあり

武村さんの奥様からは夏場にオススメのアイデアを教えてもらった。保冷ボトルに炭酸水を入れていき、冷凍フルーツなどを合わせて飲むと運動後に最適なフレッシュ飲料の出来上がり。これも実際にやってみる価値あり。



バイクパッキングにはコーヒーが合う

クランプではオリジナルブレンド（1200円・200g）も販売。こちらは長野県松本の『High-Five COFFEE STAND』の豆を使用。ライドでは挽きたてのコーヒーを楽しみたい。





地元食材を使って地域活性化

豚肩ロース（750円）は冷凍の場合は約5分、解凍の場合は3分程度湯煎すればOK。伊那の食材をふんだんに使っていて体にも優しい。信州の自然を感じながら味わいたい。

※真空ごはんの価格は全て税込

達人メシ 6

おいしい炊き込みご飯を食べたい



山下晃和さん
（モデル）

モデル兼ライターとして各方面で活躍する。自転車のキャンプイベント『BIKE&CAMP』を主催するなど、アウトドアも得意なフィールド。



30 min

島原半島のいりこがうまい

名前の由来が面白い。1927年に島原半島一周自転車競走大会が開催された際、地元の中村昇選手が優勝した。この時の応援が大変なもので、醤油飯（しょいめし）のおにぎりを、速く炊けるという意味も相まって自転車飯と呼び始めたという。通信販売は天洋丸の以下のサイトから。http://tenyo-maru.com/index_qhm.php?

「季節によってメニューは変えているが、ここ最近はサバ味噌缶詰を使った炊き込みご飯。メスティンで作るとお焦げまでがおいしい」と山下さん。また、その名も『じてんしゃ飯の素』という炊き込みご飯の素がオススメとのこと。いりこや乾燥野菜が入っているので、しょうゆを垂らすとおいしいご飯が炊き上がる。



乾燥麺とレトルトカレーを使って即席カレーヌードル

乾燥麺とレトルトカレーを使った簡単なカレーヌードルを紹介。まず、コンビニなどで手に入るもやし炒めミックスを油で炒める。鶏がらスープにしょうゆを加え、レトルトカレーを入れて煮る。そして、別にゆでた乾燥麺を鶏がらとカレーのスープに盛り付けて、最後に炒めたもやし炒めミックスを載せて、白ごまを振りかければ出来上がり。参照元：無印良品のアレンジレシピ



●野菜はミックスのものを買えば、そのまま使えるので便利。レトルトカレーは無印良品のバターチキンカレーがオススメ。乾燥麺も無印良品で手に入る



20 min



40 min

サバの味噌漬けで炊き込みご飯

メスティンにお米と共にサバ味噌、しめじ、ネギを入れ、しょうゆ、塩、コショウ、擦りショウガを適量合わせて炊く。入れる具材の分、水はちょっと少なくした方がいい具合で炊けるはず。火をかけている間は、吹き出す煙の色や匂いで炊き加減をチェックしよう。









●炊き込みご飯は具材を替えるだけで味わいが変わるので、いろいろと試していくと調理が上達して楽しくなるはずだ

達人メシ 7

自転車メシにパタゴニアのオーガニックフードはいかが



石島裕一さん
（パタゴニア東京・ゲートシティ大崎）

パタゴニアの店舗に勤務しながら、山スキーやキャンプを楽しむ。パタゴニアのプロビジョンズシリーズを使った簡単キャンプ飯を教えてくれた。





確かな味わいでおいしい

PLUS +



オーガニック・カカオ＋マンゴー・バー
（345円）

●このまま食べてもおいしい新発売のオーガニックバー

パタゴニアプロビジョンズ

味はもちろんのこと、遺伝子組み換えなしの材料など、オーガニックで体や環境のことも考えられたビーンや缶詰、フルーツバー等の各種ラインナップがあり。常温保存ができるのも自転車メシにぴったりだ
www.patagoniaprovisions.jp



フルーツをあえるだけで爽やかな味わい

新製品のオーガニック・カカオ＋マンゴー・バーに、柑橘類やブルーベリーなどのお好みのフルーツを合わせてレモン汁をしぼるだけで、フレッシュで爽やかなデザートに。ヨーグルトなどを合わせるとさらに楽しめる。

アウトドアブランド、パタゴニアが環境再生型オーガニック農業に力を入れていることはあまり知られていない。創業者、イヴァン・シュイナードが地球環境を守りながら、自分たちの生活に最も身近な"食"について真剣に取り組んだのが、このプロビジョンズだ。レシピ詳細はホームページでも紹介している。



手間いらずのサバ入り絶品パスタ

ガーリックやパプリカ、ケイパーで味付けされたオリーブオイル漬けサバをパスタに加えるだけで、風味が広がる。フライパンがあれば、手間をかけずに大人数の自転車メシができるはず。

PLUS +



サントーニャ・サバ・オリーブオイル漬 レモンケイパー
（842円）

ムール貝の濃厚な味がアクセントに

オリーブオイルをひいてニンニク、しょうが、各種野菜を炒めた中に、ゆでたパスタとムール貝を合わせた濃厚な味わいの本格パスタ。ムール貝はスモーク、レモンハーブ、ソフトリットの3種あるので、それぞれ試して欲しい。



PLUS +

ムール貝・オリーブオイル漬 スモーク
（993円）

餃子の皮の上にお好み食材を載せるだけ

PLUS +

オーガニック・レッドビーン・チリ
（734円）





レッドビーン・チリはお湯を加えて1分煮込み、蓋をして9分待てば完成だが、今回は餃子の皮の上にトマトとチーズを一緒に載せてさらに焼いてみた。溶けたチーズがビーンに絡まって、おやつ代わりにこれもイケる。





※プロビジョンズの価格は全て税込

グラベルはもう、孤独ではない

一面の緑に囲まれた未舗装路は、冒険へ憧れる高揚感と共に、どこか懐かしい気持ちにさせてくれる。近頃僕たちの好奇心をつかんで離さないグラベルロード。そこへキャノンデールが発表した「トップストーン」の新たなファミリーは、同社の顔とも言えるフロントサスペンション「レフティ」が装備された「トップストーンカーボンレフティ」と、アシスト付きのeバイク「トップストーンネオカーボン」という、これまた尖った個性を持つ2シリーズだ。これまでMTBやロードの垣根を越えた、斬新なアイデアを盛り込んだ製品で人々を驚かせてきたキャノンデールは、このグラベルロードというあらゆる要素が融合したジャンルにおいて、同社のアイデンティティを炸裂させようとしている。

そんなニューモデルは、ただ一人で走ってどうこう言うよりも、せっかくなら仲間と一緒に走ってその楽しみ方を深掘りしてみたいものだ。そこで今回は、キャノンデール・ジャパンのカズさんをリーダーにして、辻カメラマンにジンノ君、そして筆者エリグチと、グラベル遊びにドハマり中の4人が集って、大阪は北摂エリアのグラベルを巡るライドを行うことに。4人が4人大阪在住または出身ということで、集まるとこうも騒がしくなるのかというほどに、スタート前から「あの道はどう?」「こっちの方がオモロイですよ!」

× e-bike × Lefty 遊びだ!

フロントサスペンション付きモデルにeバイクと、キャノンデールから一挙に発表された「トップストーンカーボンレフティ」シリーズで、初夏の北摂グラベルを遊び尽くしてきた!

text◉本誌・江里口泰平　photo◉辻 啓
協力◉キャノンデール・ジャパン／ラファジャパン



Topstone Neo Carbon 3 Lefty × Yusaku Jinno

●ラファ大阪のナウでヤングなスタッフこと神野悠作さん。「八ヶ岳サイクリングクラブ」でのロードやシクロクロス選手経験も豊富で今回のライドのアテンド役に

Topstone Carbon Lefty 1 × Kazuhiro Yamamoto

●MTB日本代表を経て、キャノンデール・ジャパンで広報を務める、山本和弘（カズ）さん。昨年に初開催されたグラベルレースでも初代チャンプを獲得するなどバリバリ現役



Topstone Carbon Lefty 1
×
Kei Tsuji

●世界のロードレースを舞台に活躍している、フォトグラファーの辻啓さん。近頃はトップストーンとともに大阪南部エリアのグラベル探しにハマり中

と早速盛り上がる。さあ、レフティのロックアウトをリリースし、ドライブユニットのスイッチを入れて、広大な北摂のフィールドに出発だ。

＊

今回はカズさんと辻さんがトップストーンレフティの上位モデル（ワン）、エリグチは一番ベーシックなモデル（スリー）。そしてジンノ君はアシスト付き（ネオ）で出発。

「俺カメラ持っていくんやから、ゼッタイeバイクの方がええやろ！」

「いや辻さん最近めっちゃ走ってるの、インスタで見て知ってるんですよ！」

と、グラベル区間に入ってすぐに辻さんとジンノ君が掛け合いながら上

キャノンデール
トップストーン×
eバイク×
レフティ

Topstone
これが新世代のグラベル





●楽しむことが第一のグラベルライドだからこそ、ちょっとした荷物も、遊べそうな寄り道も、気が向くままに取り入れていこう。アシスト付きのバイクにはハンドルバーバッグを付けて、仲間たちの荷物やおやつを入れておくとGOOD（左上、ラファ・ハンドルバーバッグ：7500円・税込）

サスペンション×アシスト感じてる！

Splash!







●eバイクのアシストによって激坂巡りが楽しくなってきたジンノ君と、それに付き合わされる二人（けっこうキツイ！）。水を張ったばかりの水田の景色が、日本の初夏を感じさせる



●グラベル遊びに目覚めたばかりの本誌・エリグチは、今回のライドでミドルグレードのトップストーンカーボンレフティ３（38万円・税抜）を駆った

Topstone Carbon Lefty 3 × Kyohei Eriguchi

っていく。たしかに端から見ていても、ボッシュの最上位ドライブユニットによるアシストは、リヤサスペンション「キングピン」によってトラクションを最大限発揮しながら上っていくのが分かる。とはいえ人力組も負けじとペダルを回していけば、トップストーン専用設計のレフティオリバーの30㎜トラベルが、木の根やガレ場でも軽々とこなすことができるのだ（もちろん息は切れるけど）。アシストによってeバイクと人力とでは大きな差が付くかに思えるけれど、こうして実際に走ってみると、やっぱりテクニック面で勝るカズさんが一番速い！　とはいえアシストが付いていれば、そんなトップレベルの脚力とほとんど同じペースで上っていくことができるのだ。

＊

「この先の区間は急斜面だから、ちょっとグラベルバイクでは厳しいですね。別の緩いルートで下って、県道に出てから峠を越えた先にまたい林道区間があるんですよ！」というジンノ君のアテンドのもと下っていくが、これもなかなかのダウンヒルコースだ。けれど不得意な僕でも、不思議とスイスイとダート区間を下っていくことができてしまう。それは明らかに、サスペンションが前後にある効果が大きい。リジッドのグラベルバイクよりも、ダート区間の難易度がワンランク楽になっていることは間違いない。それでいて軽量さからバイクと一体となってアップダウンをこなすことができるのは、このバイクだからこその芸当だ。

渓流やコーヒースタンドと寄り道を繰り返しながら、舗装路と未舗装路を入れ混ぜたライドが続く。このエリアでＭＴＢも乗り倒しているカズさんは

「北摂は都市部からグラベル区間へすごくアクセスしやすいんですけど、だからこそ新しいコースを開拓するためには自分で道を探したいんです。それをＭＴＢで行くのって、結構骨が折れるものだけど、このバイクなら舗装路区間もスムーズに走れるので、距離を走って峠を越えて、そして気になる道へと入っていくというのにぴったりなんですよね」。

「自分は大阪南部を中心に走っているけど、どうしても山までの距離があるんです。だから一度にどちらも走るとなると、どうしてもどっち付かずになってしまう。トップストーンは、ある意味オンオフ間の〝中途半端〟を極めたバイクだけど、もしかしたらこのグラベルというジャンルにおいて、一番正解に近いのかもしれないなあ」と辻さんも応じる。

次に走るときは、湧き出す源泉を探しに山深くを目指すもいいし、「ネオ」にもっとバッグを付けて荷物を詰め込み、屋外でコーヒーブレイクっていうのもいいな……。４人で走ると楽しそうなアイディアが次々と浮かんでくる。このトップストーンカーボンレフティは、一度のライドでできることをもっともっと増やしてくれる、そんな可能性にあふれたバイクなのだと気づかされた。



●フロントトラベル量が30㎜となると、ロードバイクユーザーには少し想像しにくいかもしれないが……その効果は体感すると絶大だ（右）。北摂の人気店「エマコーヒー」でサンドイッチをテイクアウトして、木陰の中でいただこう（左）







脚力もスキルからも解放されて、仲間と道を探しに行こう！

ITEM LIST

●山本さん／エクスプロア テクニカルTシャツ（1万1000円）コア カーゴ ビブ ショーツ（1万8500円）グラフィック ソックス（2500円）
●神野さん／テクニカル Tシャツ（9000円）コア カーゴ ビブショーツ（1万8500円）プロチーム ソックス（2500円）
●江里口／ブルベ ライトウェイト ジャージ（2万500円）コア カーゴ ショーツ（1万6000円）
●辻さん／エクスプロア テクニカルTシャツ（1万1000円） ブルベ カーゴ ビブショーツ（3万2500円）
その他は私物
㈷ラファジャパン ☎03-6434-9447
※価格は全て税込



●日本のグラベルと一まとめに言っても、路面も勾配も多種多様。その道全てを楽しみ尽くすには、フルサスペンションと軽さは圧倒的なアドバンテージとなってくれるだろう



Cannondale

Topstone Carbon Lefty 1



●シートチューブ上に設けられたロックRスルーアクスルを起点として、フレーム全体のしなりを作り出すキングピン。踏む力をロスすることなく路面へ伝える



●チェーンステーはドライブトレイン側にオフセットしたAi形状を採用。スプロケットはX01イーグルの10×50Tの12速と、スラムのコンビネーションを生かす



●クロスカントリーMTB用のレフティオーチョと同種のニードルベアリングを採用することで、軽量さを保ちつつ30㎜のトラベル量を確保

キャノンデール・トップストーン カーボン レフティ1

スラム・フォースeタップAXS完成車価格／75万円（税抜）

Spec

フレーム／カーボン　フォーク／レフティオリバーカーボン
コンポーネント／スラム・フォースeタップAXS
タイヤ／WTB・ヴェントゥーラTCSライト650B×47（フロント）、WTB・バイウェイTCSライト650B×47（リヤ）
サイズ／XS、SM、MD　カラー／カメレオン

Impression

前後トラベル量 30㎜×30㎜が生み出す 圧倒的な“操る”楽しさ

カーボンフレームの軽さを生かすことのできるリヤサスペンション、キングピンが特徴のトップストーンカーボンに、新たに専用設計されたカーボン製のレフティオリバーフォークが組み合わさることによって、より走破性を高めたトップストーンカーボンレフティ。デフォルトでエアボリューム量の大きい650B×47のチューブレスタイヤを装着しているので、外径の大きさからオンロードでの巡航も非常に快適ながら、あらゆる路面で安心して取り回しが可能。グラベルレースにも即参戦可能なスペックやライドフィールを持ちつつも、初めてのグラベルバイクとしても扱いやすい一台に仕上がっている。

Cannondale

Topstone Neo Carbon 3 Lefty



●小型軽量かつ最大75Nmを発揮するトルクフルなパフォーマンスラインCX。BB裏のカバー部分には、冷却のための空洞も設けられる



●アシストなどのコントロールには、ディスプレイユニットを兼ねたボッシュのピューリオンがハンドル前にマウントされる。大型のため視認性も良好



●トップストーンシリーズに採用されるレフティは、フロントホイールの脱着をスムーズに行うためにレバーからワンタッチでブレーキキャリパーを脱着可能

キャノンデール・トップストーン ネオ カーボン3 レフティ

シマノ・GRX機械式完成車価格／ 60万円（税抜）

Spec

フレーム／カーボン　フォーク／レフティオリバー
ドライブユニット／ボッシュ・パフォーマンスラインCX
バッテリー／ボッシュ・パワーチューブ500Wh
コンポーネント／シマノ・GRX-RX812　タイヤ／ WTB・レゾリュート650B×42　サイズ／ SM、MD、LG　カラー／グレー

Impression

ハイエンドドライブユニットを備え本格グラベル走行も楽々

クロスバイクとロードバイクタイプのeバイクに続き、キャノンデールは本格グラベルに向けてもeバイクのトップストーンネオカーボンレフティを発表した。トップストーンシリーズと同様にキングピンを備えたカーボンフレームに、ドライブユニットはハイエンドeMTBに多く採用される、ボッシュのパフォーマンスラインCXを装備。ダウンチューブに内蔵されるパワーチューブバッテリーは500Whと、長時間のグラベルライドも可能となった。本モデルは650Bタイヤにアルミ製のレフティオリバーを装着。リジッドフォークを採用し700Cのタイヤサイズとなるトップストーンネオカーボン４（50万円・税抜）もラインナップする。

アシストの恩恵をオンオフ問わず最大発揮









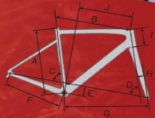


1 ハンドル部で衝撃を緩和する独自のサスペンション「フューチャーショック」を搭載。試乗車はコイルスプリング仕様の「2.0」。上位機種は油圧ダンパー装備となる

2 ダウンチューブには「SWAT」システムを設定する。専用バッグをチューブ内に挿入して工具などの携行品を持ち運べる。樹脂製のふたの上にボトルケージを装備

3 ワイドタイヤを飲み込むために、縦方向に強烈なまでの扁平加工をしたチェーンステー。試乗車は700×38Cのタイヤを履いていたが、余裕のクリアランスだ

4 樹脂製の専用チェーンステープロテクターは、チェーンステーに直接ネジ止めされる。変速ワイヤはその下を通過する。よく考え抜かれた合理的な作りだ



Size	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
49	390	529	74°	70°	80	425	607	55	99	365
52	430	542	73.75°	70.5°	80	425	614	55	104	374
54	470	558	73.5°	71.25°	80	425	620	55	116	383
56	500	573	73.5°	71.75°	80	425	630	55	133	392
58	530	589	73.5°	71.75°	80	425	647	55	159	401

単位:㎜（C、Dを除く）

注目のグラベルバイクをチェック！

スペシャライズド・ディヴァージュ登場

SPECIALIZED DIVERGE

世界的な人気を反映して各社が力を入れるグラベルバイク。スペシャライズドはディヴァージュの3世代目を新投入し、グラベルマーケットを本気で獲りにきた。

text◉吉本　司　photo◉岩崎竜太（IG:atutr）

最も速くスマートに

ディヴァージュの前作は2018年に登場。そこから2年で3代目の投入とはモデルチェンジのスパンが短い。それはグラベルの市場が急成長していることの表れでもある。

前作はルーベの延長線上にあるような存在で舗装路の意識も強かったように思うが、本作はハンドル部のサスペンション「フューチャーショック」をそのまま受け継ぐものの、がっちりグラベルに振ってきた。ジオメトリは寝かされたヘッドアングルと延長されたホイールベース、80㎜まで下げられたBBドロップ値によって、ダート走行での走破性向上を狙った低重心な設計が与えられている。それは見た目にも一目瞭然で、前作よりも圧倒的に〝低くて長い〟立ち姿だ。

さらにタイヤクリアランスも5㎜拡幅され、700Cでは47㎜、650Bでは52㎜（2・1インチ）を装備できる。650BはXC系のMTBくらいのタイヤ幅となる。

前作ではBBまわりにあったストレージシステムもダウンチューブ内に移設され、現行ターマックのようにスッキリとなったフレームワークを引き立てる。そしてSワークスモデルでは1kgを切る重量（56サイズ）となり軽量化も進んでいる。

グラベルライドをより速く、そしてスマートに走るために大きく進化した新型ディヴァージュ。それはスペシャライズドが本気でグラベルマーケットの獲得に臨む狼煙でもある。

Rider

吉本司

●本誌前編集長。現在はフリーの自転車ライターに逆戻り。近頃は愛車のキャノンデール・トップストーンカーボンで里山＆林道ライドを楽しむ

Impression **ダートでバンバン振り回せる**

見るからにダートで走りそうな低重心のフォルムにそそられてしまう。レースバイクから乗り換えると寝かせ気味のヘッド角と太幅タイヤによる少々大味なハンドリングが気になるが、オンロード用タイヤを履くとそれも気にならない。舗装路の走りはエンデュランスライドなら極めて軽快だ。そして注目のオフロード。フューチャーショックは想像以上に効果的で、衝撃を和らげ、特に視線が安定するのでバイクのコントロール性が大きく増す。ワンランク以上タイヤを太くしたような効果だ。さらに低重心が功を奏して路面をどっしりと捉えて進むけれど、車重が軽く、素直なハンドリングは、バイクをバンバン振り回して相当にアクティブな走りができる。トップストーンやアスペロの良きライバル登場だ。

スペシャライズド、本気のグラベルバイク

Specialized

DIVERGE COMP CARBON

スペシャライズド・ディヴァージュ コンプカーボン

シマノ・GRX 機械式完成車価格／42万円（税抜）

SPEC

フレーム／カーボン　**フォーク**／フューチャーショック 2.0
コンポーネント／シマノ・GRX-RX810　**ホイール**／DT スイス 540
タイヤ／スペシャライズド・パスファインダープロ 700×38C
カラー／サテンカーボン×スモーク×クローム×グリーン、グロスブレイズ×スモーク×クリーン
サイズ／49、52、54、56、58





気になる"アレ"を比較検証！

カブラボ
CUB-LAB

説明しよう、カブラボとは。

日夜メーカーより発売される自転車アイテム。そんなあまたあるアイテムを、当研究所所長・鍋木裕（通称：カブ）が、身近なモノと創意工夫で実験を行い、さらなるサイクリストの高みを目指すことを目的とした、自転車総合研究所である。



-カブラボ所長-
鍋木 裕

元サイスポ編集部員。元自転車店経営者。元JCFエリート選手。元理系大学生。ここでは脳内サイクリスト。

今月のお題

タイヤの耐摩耗性を検証する

text◉鍋木 裕　photo◉吉田悠太／長谷川拓司

走行距離が延びるほど、自転車に乗る機会が多くなるほど、パンクは避けて通れないワケです。で、個人的に思い出されるのが2018年。フランスを自転車で旅していたときに、砂利のサイクリングロード＆旧市街の石畳路面を走り続けていたら、後輪がパンク。さらにカーカス（タイヤを構成する繊維）の一部が切れてしまい、危うくバーストしそうになったのです。

そこそこ丈夫とされているマキシス・デトネイターではありましたが、いかんせん二人乗りのタンデム車に荷物満載で総重量170kg超え。やっぱり過酷すぎたか〜〜と、ノルマンディの田舎町で途方に暮れました。

なんとか現地でタイヤを購入したものの、帰国後に手配し直したのがシュワルベ・マラソン。世界のツーリストたちが御用達にする、耐久性の代名詞のようなタイヤです。トレッドの厚さだけなら同等製品はいくらでもあるけれど、しっかりとゴムで覆われたサイドウォール、いかにも減らなそうなやや堅めのコンパウンド（ゴム材質）、トレッド内部に埋め込まれている耐パンク材グリーンガード。どれをとっても安心の塊！

まぁ、空荷状態での乗り心地はそれなりで路面のゴツゴツは伝えやすいし、ヘビー級の重量のために俊敏な加速感は得られないけれど、それを差し引いても余りある安心感。ロングのツーリングだけでなく、絶対にパンクを避けたい通勤ライドでも活躍すること間違いなし！

ということで今回は、そんな耐パンク＆耐摩耗性がどのぐらい違うのかを比べてみました。摩耗しなけりゃパンクもしない。目的や走り方に応じて、しっかりとタイヤは選びましょう！

Step-❶ 検証対象を知る

構造が異なるシュワルベ3兄弟はどれだけ違うのか!?

SCHWALBE シュワルベ

㊓ピーアールインターナショナル　☎052-774-8756

レース向き ← → ツーリング向き

検証対象-❸



SPEC

価格／6300円（税抜・1本）
コンパウンド／ADDIX　**重量**／245g

軽量な耐パンクベルト"レースガード"を使った、スポーツライド向けタイヤ。軽快な走りながら、コンパウンドにはデュラノプラス同様にADDIXを採用。乗り心地とのバランスも考慮される

検証対象-❷



SPEC

価格／8000円（税抜・1本）
コンパウンド／ADDIX　**重量**／385g

オールラウンドタイヤの代表的存在。スポーティな雰囲気ながら、トレッド内部には耐パンクベルト"スマートガード"を採用。トレッドには耐パンク性に優れる新コンパウンド"ADDIX"が使われる。

検証対象-❶



SPEC

価格／3900円（税抜・1本）
コンパウンド／エンデュランスコンパウンド　**重量**／520g

泣く子も黙るヘビーデューティ仕様のツーリングタイヤ。トレッド面の下には3mm厚の"グリーンガード"が内包され、異物の貫通を防ぐと共に、交換時期を知らせる摩耗インジケーターも兼ねる



Step-❷ 実験を始める前に……

ポリタンクに水を20ℓ入れ、後輪に負荷をかける

タイヤにいかに負荷を掛けて、摩耗させるか!? ということで荷物積載を再現するために、後部のキャリヤにポリタンクを装着。さらに後輪をロックさせて、ずりずりと引きずる作戦だ。



リヤブレーキは、レバーをストラップで縛り上げてロックしてしまう。これで引きずれば、タイヤにとってはとんでもなく過酷な状況となるはずだ



姉妹誌ドライバー編集部より10ℓポリタンクを2個借用。水を入れて、後部荷台にベルトで、パニア状にぶら下げることにした

Step-❸ 実験

汗だくになって 200m引きずる

編集部近くの都内某所。夏の日差しの中、ずりずり実験を敢行。もう汗だくですよ。途中、バイクをひっくり返して、摩擦部位が摩耗しきってバーストしないかどうかを確認しつつだから大変。



マラソンは余裕で、デュラノプラスはなんとか、それぞれ1往復（約400m）を歩行。薄造りのワンはさすがにそこまで持ちこたえられず、往路（約200m）でカーカスが露出してしまい、実験強制終了となった



GPSの地図＆ライドアプリのSTRAVAを起動させ、画面を見ながら片道200mの引きずりテストコースを設定。途中、突然のバーストにおびえながらの実験となった。コワイコワイ

今回の実験結果

検証対象-❸ ワン チューブタイプ



3.10mm



200m

↓

0.60mm

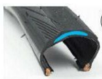
トレッドゴムはもちろん、3層のカーカスも擦り切れ、かろうじて耐パンクベルト〝レースガード〟で止まった。レースもターゲットとするタイヤの使用目的を踏まえると、賞味期限は短い。軽さとしなやかさの代償と割り切れ！

検証対象-❷ デュラノプラス



4.63mm

↓



200m

3.16mm

↓



400m

1.96mm

ワンと外観は似るが、全体的に厚作り。タイヤ全体の変形しにくさも手伝ってか、意外と健闘した！ パンクしたくないし、タイヤも長持ちさせたいし、でもスポーティな見た目にもこだわりたい、って人にいいんじゃない？

検証対象-❶ マラソン



5.91mm

↓



200m

4.20mm

↓



400m

3.41mm

トレッド中央部が尖ったデザインのため序盤こそ摩耗したが、中盤以降の粘りが強い！ 厚いトレッド、太いケーシング、摩耗しにくいコンパウンドのたまものだろう。さらに上を行くマラソンプラスなら、もはや無敵に違いない!?



重量と耐久性のバランスをどこに置くかで選ぶべきタイヤは違うのだ！

SUMMARY

TRY & JUDGE

物欲グッズをトライ&ジャッジ



安井 行生

YUKIO YASUI

本誌でインプレや技術系記事を担当するライター。理系出身者ならではの視点を持ち、自転車についての探求に余念がない。

Item-1 ROVAL

TRY／01

ロヴァール・アルピニストCLX

価格／F 13万2000円、R 18万7000円（共に税抜）
問スペシャライズド・ジャパン ☎046-297-4370



ディスク時代の軽量化戦争、本格化？

SPEC.

- ●リム素材／カーボン
- ●リム高／F 33㎜、R 33㎜
- ●リム内幅／21㎜
- ●スポーク数／F 21本、R 24本
- ●対応タイヤ／クリンチャー
- ●重量／F 562g、R 686g

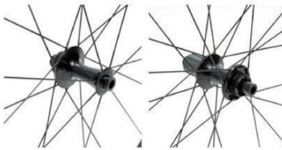
DETAIL



リムはもちろん新設計。同時に発表された新型ラピーデCLXは、前後でハイトも幅も形状も異なるリムを採用しているが、軽さを重視したアルピニストは前後同形。リム幅26㎜とワイドだが、断面形状はU字というよりV字に近い



意外なことにリムはクリンチャー。チューブレスには対応していない。チューブレス化に伴う重量増が、チューブレス化のメリットを上回れなかったのだという。リム内側を見るとハンプらしきものがあるのだが……。リムのサイドウォールは驚くほど薄い。摩耗を考慮しなくてもいいディスクブレーキならではの設計だろう



ハブも新設計で、空力を意識した形状だという。よく見るとリヤのスポークパターンがなかなか面白い。両側クロスだが、駆動側16本、反駆動側８本と、２：１になっている。フリー機構はDTスイスの新型スターラチェット、EXPを採用する

ロードバイクがディスク化した際、メーカーは「重量」にはほぼ触れず、「剛性」や「空力」や「制動力」をアピールした。それはもちろんディスク化が重量面において不利になるからである。重量が実際の走行性能にどれほど影響を与えるかはさておき、軽さという点では明らかに退化していた。その反動（ディスクロードの軽量化というムーブメント）は必ず来る。既に一部のメーカーは、軽さを商品力に盛り込んだフレームを用意し始めている。

しかし難しいのがホイールだ。ブレーキゾーンがなくなるとはいえ、剛性が必要なリムは思ったほど軽くできない。制動時に強烈なねじりがかかるため、スポークを増やしハブを強化しなければならない。グラベルを想定したりチューブレス化したりすると、リム重量はさらに嵩む。ただでさえワイド化によって重くなるというのに……。

ロヴァールの新作アルピニストCLXは、リムの内幅21㎜のディスクブレーキ用ながら１２４８gという軽さを実現したディスクブレーキ用カーボンホイール。リムハイトは33㎜で、商品名のとおりヒルクライム用という位置づけだ。チューブラーなら当然の重量だが（CLX32ディスクチューブラーは１２３０g）、これはクリンチャーである。リムブレーキ用と比べても軽い（CLX32クリンチャーは１２８０g）。

スペシャライズドがディスク時代の軽量化に本気になり始めた。そんな印象だ。

JUDGE／01

ただ軽いだけではなく、走りに弱さを感じない

ロヴァール（スペシャライズド）というメーカーが時代に逆行（チューブレス非対応）したことには驚いたが、ポリウレタン系の超軽量インナーチューブのプチブームという追い風も吹いている。空気圧の自由度もある。クリンチャーで攻めるのも悪くないかもしれない。実物を見るとハブで無理な軽量化はしてなさそうなので、本当にリムが軽いのだろう。実際、走ると足元が明らかに軽やかになる。登坂性能は非常に高い。しかも走りに弱さが微塵も感じられないのが立派だ。ただ軽いだけではなく、動力伝達や脚当たりもレベルが高い。これでチューブラーレベルの軽さとは、なかなか衝撃的だ。

photo◉吉田悠太

Item-❷ KCNC

TRY／02

KCNC・セプロライト

価格／9000円（税抜）
㊞ライトウェイプロダクツ・ジャパン　☎03-5950-6002

KCNCのシートポストにセットバックタイプが追加



SPEC.

◉素材／7075アルミ
◉サイズ／φ27.2×350㎜、φ31.6×350㎜
◉オフセット／25㎜
◉重量／211g（φ27.2×350㎜）



かなりセットバックしているように見えるが、ヤグラの構造上、実際のセットバック量は25㎜ほど。レールとヤグラとの接触は面ではなくほぼ点で、しかもレールに曲げがかかる構造だが、極端な使い方をしない限り問題ないだろう



2本締めモデルの中には、前側ボルトをレンチで回すものも多いが（WRやPMPなど）、セプロライトはボルトにダイヤルが付いており、レンチは不要。フィジークのシラノシリーズ同様、調整のしやすさはこのタイプが最上だと思う



ヤグラではKCNCお得意の切削加工が大活躍しており、セットバックを確保しつつ重量増を最小限に抑えている。素材は7075アルミ合金で、ボルト類はステンレス

DETAIL



KCNCのシートポストと言えば、ダブルバテッドのスカンジウムチューブ&チタンボルトのTiプロライト（φ27・2×350㎜で153g）が有名だが、こちらはゼロオフセット

スポーツバイクのシートポストに必要なものは何か。軽さや価格などのスペックで判断されがちだが、本来ならば「頑丈で、サドルをしっかりと固定でき、ポジションの自由度が高く、かつサドル位置の微調整ができるもの」であるべきだ。

しかし、そうなっていないものがかなり多い。いくら締め込んでも簡単にサドルが傾いてしまうもの。構造的に微調整ができないもの。なぜ技術が進歩したこの現代に、こんなダメなシートポストが存在するのか?と考え込んでしまうレベルのものもある。結局のところ、WRやPMPやフィジークなどの2本締めモノにたどり着いている（6月号で取り上げたイーストンは2本締めではないが構造に工夫がありいい出来だった）。

軽量化やドレスアップの手段として多用されるKCNCだが、「軽さ」と「切削&カラバリ」だけが売りではない。実は軽さと機能を両立させる高度な設計を行うメーカーである。しかしシートポストに関しては、軽さを重視したゼロオフセットタイプが主だった。そこに追加されたのが、2本締めでセットバックがある新作、セプロライトである。φ27・2×350㎜で実測200gと、アルミモデルにしてはかなり軽い。

軽さ、固定力、調整のしやすさ、ポジション自由度、強度、価格。シートポストに必要なこの6つの性能が同時に実現されていることを期待して、ここに取り上げてみようと思った次第。

JUDGE／02

調整のしやすさ、固定力に不満なし　この作りと軽さで1万以下は上出来

代理店担当者に「必要であればカットしてもいいですよ」と言っていただいたので、フレームに合わせて遠慮なく切断する。10㎝ほど切り落としたところ、重量は159gになった。これは、ほぼ同じ長さのWR（カーボン）やPMP（チタン）より20gほど軽い。微調整はやりやすいし、軽いわりにはチューブの厚みがあるので固定力も強度も問題なさそう。サドルの上で飛んだり跳ねたりと暴れてみたが、ミシリとも言わなかった。本文では「軽さで判断されがちだが……」みたいなことを書いたが、シートポストの軽量化はバイクを振ったときに確実に効く。この軽さと堅牢性が1万円以下なら文句なしだ。

photo◉吉田悠太

物欲グッズを

TRY & JUDGE

トライ＆ジャッジ



田村 浩

HIROSHI TAMURA

頼れる脚力がないので、頼れる装備をとっかえひっかえして使い勝手を味わうのが生き甲斐になった。峠とキャンプを愛する実践派オタク系サイクリスト。

Item-③ TOPEAK

TRY／03

トピーク・フロントローダー＆バーローダー

価格／フロントローダー8800円、バーローダー7200円（共に税抜）
㊂マルイ ☎078-451-2742

SPEC.

- ●容量／8ℓ（フロントローダー）、6.5ℓ（バーローダー）
- ●最大荷重／5kg（フロントローダー）、3kg（バーローダー）
- ●素材／ポリエチレン、EVA（フロントローダー）、TPU（バーローダー）
- ●重量／381g（フロントローダー）、276g（バーローダー）
- ●カラー／ブラック、グリーン（フロントローダー）、ブラック（バーローダー）



バージョンアップと追加アイテムで一段と便利に

DETAIL



収納スペースとなる容量8ℓのドライバッグは従来モデルと同様ながら、ホールド部が全面的に刷新されたフロントローダー。ゴム製のアダプターと新型ベルトが採用され、より確実な着脱が可能



フロントローダーに追加するバーローダーは、単体で吊り下げることも可能。ロールクロージャーによって開閉しやすく容量も手頃なので、むしろバーローダー単体での活用シーンも多いだろう



バーローダーには3つのファスナーを備えたインナーバッグとショルダーベルトが付属。いずれも簡単に着脱でき、普段使いとツーリングの双方で役立つ。こうした付加価値の高さがトピークらしい



左は旧型フロントローダー。取り付けに面ファスナーとラダーベルトを併用するなど凝っていたが、新型はラダーベルト+ゴム台座に改めつつ、裏面の素材も変わってバッグが滑りにくくなった

キャリヤを用いずに大きな搭載力を自転車にもたらすのが、「バイクパッキング」と呼ばれるスタイルである。大型のサドルバッグ（シートバッグ）が主役だが、それだけでは容量が足りないというシーンもある。例えば、近年グッと再注目されている自転車キャンプを実践するには、最低でも20ℓ、できれば30ℓほどのバッグ容量が欲しい。サドルバッグは最大級のモデルでも15ℓほどの容量しかないから、バッグを追加する必要がある。その場合、最も導入しやすいのが、ここで紹介するトピークの「フロントローダー」のように、ハンドルに吊るすタイプのバッグだ。ランドナーなどで親しまれてきた角形のバッグとは異なり、スタッフバッグをホールドするロール状の構造が特徴でもある。

トピークのバイクパッキング用バッグは、堅実な造りと手頃な価格でユーザーが多い。そして、今年に入ってフロントローダーのデザインがリニューアルされて新色も登場。さらにバーローダーという小型バッグが加わった。これはフロントローダーに付加することでポケットのように使ったり、単体で小型のフロントバッグやショルダーバッグとしても利用できる優れものだ。バイクパッキングで先行したアピデュラやオルトリーブといったブランドには早くからこうしたオプションが存在していたので、ようやくトピークも追随したといえるが、後発ゆえに機能と価格のバランスは申し分ない。

JUDGE／03

バッグこそモデルチェンジが必要

バッグなどの用品は、いったん世に出ると長期の継続販売品になることが多い。自転車本体のように毎年モデルチェンジする必要もないが、ユーザーの声や素材の進化を反映したバージョンアップは、バッグにこそ効果的だろう。近年はバッグ需要が高いグラベルバイクの進化も著しいので、それに応じたデザインの刷新も必要だ。ここで紹介した新型フロントローダーは、バッグにおけるモデルチェンジの貴重な好例。従来モデルに比べ、取り付けの便や見た目のスマートさが格段に向上している。追加されたバーローダーの完成度も高く、キャンプ旅をしたいサイクリストに自信を持ってお薦めできる。

photo◉吉田悠太

編集スタッフのちょっと"気になる"を追跡

サイスポのお試し

・OTAMESHI・

staff 1

・MATSUSHITA・



遠出ができないのでご近所サイクリングをしていたら、今まで知らなかった近場面白スポットを多数発見!

軽量で頑丈な最新U字(?)ロック



アドベンチャーエイド

タイガーロックブルー

価格:1万3980円(税抜)
㊐アドベンチャーエイド ☎050-3188-9800

SPEC.
カラー:ブラック
素材:硬化カーボンブルースチール
重量:500g
付属品:キー2個
専用マウントホルダー



●プレート表面にはラバーコーティングが施されており施錠の際、自転車を傷つける心配はない

近所をサイクリングするときに安全性が高く、持ち運びもスマートな鍵がないか探していたところ、今回紹介するタイガーロックブルーを見つけた。一見、自転車用の鍵には見えない形状だが、安全面はもちろん機能面にもさまざまな工夫が施されているのがポイント。まず多くの鍵でネックだったのが重量だろう。安全性を求め強靱な素材を選ぶと重量化してしまう傾向にあったが、タイガーロックブルーはおよそ500gと軽量なのだ。素材には切断に強い硬化カーボンスチールを採用し、両立が難しい軽さと高剛性を実現させた。さらに平たく薄いプレートを使った形状は、スマートな持ち運びを可能にしている。タイガーロック専用のマウントホルダーをボトルケージ台座に設置することで、容易に収納ができるのだ。さらに1枚のプレートでできており、ほどよくしなってくれるので、より場所を選ばず柔軟に施錠しやすいのもうれしい。ちなみにタイガーロックは2011年にクラウドファンディングで製品化を実現して以降、数回の改良を経て今の形状へとたどり着いたというから、使い勝手の良さも納得だ。

staff 2

・ERIGUCHI・



ここのところ自転車通勤ばかりになったので、電車に乗るのが下手になりました。よく乗り過ごします

洗いにくいアイテムも気持ち良く使い続けたい!

どちらかと言えばキレイ好きの方だから、以前から手洗いうがいに風呂はもちろんのこと、掃除洗濯はかなり気を遣う。だからこそ、洗いにくいアイテムのお手入れ方法は気になってしまう。自転車など機材を使うアウトドア遊びは、ヘルメットにシューズにバッグ類などと、まさに洗いにくいアイテムがそろっている。最新製品の多くは高機能素材を採用することも多いが、それらは使用し続けることで効果が落ちていってしまうものだ。このスプレーはそういったこまめに洗うことができないアイテムにシュシュッとふりかけるだけで、臭いの発生や菌の繁殖を予防することができるというもの。よく家庭用スプレーに多い、香料をかぶせることで臭いをごまかすのではなく、臭いを根本から抑制するというのが、さすが山のプロのモンベルだ。もちろん手頃な価格というのも魅力的である。効果がすぐに分かる、というわけではないのだけど、ヘビーユースのギアにふりかけるだけで次も気持ち良く使えるというのは、これからの季節にうれしいものだ。



モンベル

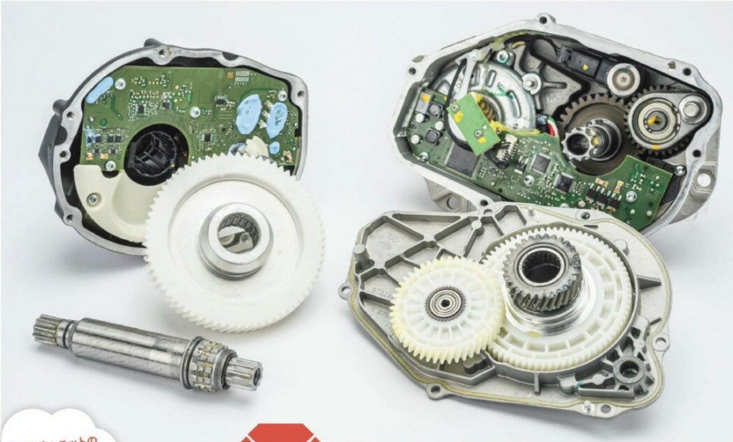
O.D.メンテナンス 抗菌消臭スプレー

価格/2200円(税抜) ㊐モンベル・カスタマー・サービス
☎06-6536-3544

SPEC.
成分:ジオードメチル - P - トリルスルフォン・ポリヘキサメチレン
容量:300㎖ 液性:中性 香料不使用



●使用前によく振ったうえでふりかける。臭いの発生を予防する場合、表面が軽く湿るくらいが目安の分量だ



ドライブユニットの
中身って
どうなってる？



これがeバイクの最前線！

e Cycle Sports

第14回 eバイクの心臓部の仕組みを知る

ボッシュのドライブユニット大解剖！

eバイクのコアユニットと言えば、バイクフレームのBB部分に組み込まれるドライブユニットだ。今回は実際にユニットを分解しながら、その仕組みや設計に込められた技術を深掘りする。

text◉難波ケンジ／本誌・江里口恭平　photo◉岩崎竜太（IG:atuyr）
問ボッシュeバイクシステムズ　www.bosch-ebike.jp

ドライブユニットの中身とは？
門外不出の内部構造の秘密に迫る

eバイクの心臓部であるドライブユニット。スポーツ用途のeバイクの場合では、ペダリングに対して同じ軸で直接アシストしてくれる一軸式のミッドマウントタイプが、自然なペダリングフィールとレスポンスの良さを実現できるため主流だ。

その中身はコンピューターとモーター、トルクセンサー、複数枚の減速ギヤで出来上がっており、レスポンスを追求するために1ウェイクラッチが搭載されているものが多い。部品構成自体は各社とも大きな違いはないものの、それぞれの部品の作り込みと制御によって、ユニットの性格や形状の差異が生まれる。そこで今回はボッシュを中の人と供に大解剖してみた。

ボッシュが日本で展開するドライブユニットには、eMTB用途を中心に考えた軽量でハイパフォーマンスな「パフォーマンスラインCX」と、コミューティング用途を中心に据えた「アクティブラインプラス」の2種類がある。構造を見てみると、前者にはまず最大75Nmである大トルクタイプの高性能モーターが装着されており、そのトルクを受け止めるためにスチール製のギヤを搭載し、3枚のギヤを介して減速してBB軸をアシストしている。一方で最大トルクが50Nmと抑えられたアクティブラインでは、滑らかなアシストフィールを実現するために樹脂製のギヤを採用しているが、ギヤが大きくなるためユニットの体積は大きく、フルサスペンションバイクの設計には向かない作りだ。

また、豊田さん曰く「eMTBユニットならある程度幅広い回転域で大トルクを出せるタイプのモーター、そして例えば軽快車ならば発進トルクを最重要視したモーターと、モーターそのものの特性にも大きな違いがあります」。そしてボッシュではeロード用のユニットはまだ発表していないが「eロードならトルクは細くできるため、ギヤの厚みも薄く作れ、結果としてよりコンパクトなユニットになるでしょう」と、目的ごとの性能の差を説明する。

パフォーマンスラインCXは欧州では先代モデルが存在しており、モ

Interviewee



ボッシュ
eBikeマーケティング
豊田 佑一さん

●国内メーカーでeバイク用ドライブユニットの設計に携わった後に現職に。つまり日独のドライブユニットの全てを知り尽くしているeバイクのスペシャリストだ

A



B



C



- Details -

D



E



Ⓐ新型パフォーマンスラインCXの分解写真。3kg弱のユニットの中に所狭しとギヤやセンサー類が並んでいるが、先代では4段減速としていたものをギヤ構成を見直し、3段減速とすることでユニット全体をコンパクト化しQファクターも狭くなるなど、世代を重ねるごとに進化してきた　Ⓑペダルを止めた時にモーターが押してくる動きをなくすためにクランク側のギヤにはワンウェイクラッチのフリー機構を内蔵。MTBでの不用意な押し出しをなくすための工夫　Ⓒペダリング時のBB軸の歪みによる渦電流を検知してアシストするトルクセンサーはeバイク用に新設計　Ⓓ他社ユニットではユニットを挟んでフレームを固定するものがほとんどだが、ボッシュはマウントプレートと呼ばれる板金を装着してフレームに対してユニットを固定して吊る方式。フレーム剛性を完成車メーカー側が好みに合わせて決定できるように採用された仕組み　Ⓔユニットのアシストを制御するコンピューター部はユニットに内蔵されている。耐振・耐水性は入念に対策が施され、自動車部品大手ならではの作り込み

- Battery -

もうひとつの性能を担うバッテリーについて

ボッシュは2年前からインチューブ化を推し進め、eバイクのデザインを革新してきた。2021年モデルでは、日本向けに本国で展開している全てのバッテリーラインナップを展開する。つまり従来比で約25%容量の増えた625Whのインチューブ式に外付け式も加えた、デュアルバッテリー方式によって、1.1kWの超大容量のバイクも現れる可能性があるということだ。日本市場に対するボッシュの力の入れようが感じられる。

トレック・レイル9.7
ボッシュ・パフォーマンスラインCX
完成車価格／79万円（税抜）
問トレック・ジャパン　☎0798-74-9060





デルチェンジによってコンパクト化し、先代では実現できなかったリヤサスペンションのピボット位置を実現したり、インチューブ式バッテリーとの重心バランスなども取れるようになった。それによって新世代のeMTBは、走りのレベルが大幅に上がっている。

電装系が得意なメーカーもあれば鍛造ギヤを作るのが得意なメーカーもあり、各メーカーごとにドライブユニットの個性が分かれているのだと知ると、より面白くなるのがeバイクの趣味性なのだ。

雑誌はサブスクで読むのがお得！

Cycle Sports
定期購読のご案内

途中で特別定価の号があっても、購読料は変わりなし！

各都道府県で義務化が進む自転車保険はサイクリストなら必ず加入したい。
サイクルスポーツでは定期購読すれば、
au損保の自転車保険が付いてくる、お得なサービスを実施中！
このサービスは「自転車ロードサービス」付帯の実用度満点の内容だ！

新特典は「自転車ロードサービス」が付帯する！

Fujisan.co.jpで“サイスポ”を定期購読すると自転車保険・自転車ロードサービスが付いてくる！

キャンペーン期間 2020年3月19日(木)~2021年2月10日(水)

※当キャンペーンは新規でお申し込みのお客様が対象です

購読料金 1年12冊 1万560円



お申し込み方法

1 携帯電話・スマートフォンから
右のQRコードにアクセスしてください。

2 パソコンから
サイクルスポーツ　次号予約　検索

お問い合わせ先

富士山マガジンサービス カスタマーサポート
cs@fujisan.co.jp
（メール24時間受付）
☎0570-200-223
（ナビダイヤル／平日10：00～17：00）
※定期購読はFujisan.co.jpとのご契約になります。
お申し込みはFujisan.co.jp記載の利用規約に準じます。

【価格改定のお知らせ】

諸般の事情により、定価を下記のとおり改定させていただくことになりました。お客様にはご迷惑をおかけいたしますが、何とぞご理解を賜りたくお願い申し上げます。
・1冊あたりの新定価：税込880円（本体800円）　※2020年8月号は定価
また、それに伴い定期購読料に関しても上記のとおり改定させていただくことになりました。既に定期購読をお申し込みいただいているお客様に差額のご負担はございません。

自転車保険加入義務化が拡大中

兵庫県を皮切りに2015年10月から義務化が始まった自転車保険。その動きが各都道府県に広がり、下の図にあるように2020年６月の段階では、27の都道府県が条例を施行、または施行予定だ。国土交通省では標準条例を"義務"としたこともあり、この動きは今後さらに広がるだろう。





注釈
①山形県は2020年7月に施行
②山梨県は2020年10月に義務化の予定

プレゼント保険 補償内容



● **入院一時金額 1万円**

自転車搭乗中などの自転車に係る事故により3日以上入院した場合

● **個人賠償責任保険金額（示談代行あり）1億円**

日常生活の事故で、法律上の責任を負った場合





保険内容

プレゼント保険付き対象商品

● 「Cycle Sports（サイクルスポーツ）」1年
● 「Cycle Sports（サイクルスポーツ）」月額
（＊最低契約期間365日）

補償期間

● 1年

1年定期購読契約での入金確認が完了した月の翌月10日午前0時から1年後応当日の午後4時までの1年間。
例）2020年2月20日にお申し込み後、2020年2月25日に入金が完了した場合、補償期間は「2020年3月10日午前0時～ 2021年3月10日午後4時」まで

補償対象者

● 本人と家族

さらに特典として、「自転車ロードサービス」が付いてくる



自転車ロードサービスとは、

① 50km以内のご希望の場所まで無料で搬送！
② 年3回までご利用可能！
③ 24時間365日いつでもお電話で受け付け！全国ほとんどの地域に駆けつけ！

注意事項

●補償の対象は個人に限ります。法人には適用されません。●当プレゼント保険付きプランを申し込みの場合は、必ずウェブサイトよりプラン内容の詳細をご確認のうえ、お申し込みください。●当プレゼント保険付きプランは、ご注文完了後の解約は原則受け付けておりません。万が一、解約された場合、解約手続きをされた日の翌月10日午後4時でプレゼント保険の補償は終了します。●富士山マガジンサービスでは、自転車保険に関する詳細説明ができません。補償内容詳細は「au損保カスタマーセンター」FC 0800-700-0600にご連絡ください。保険についてのご質問はFujisan.co.jpでは承れませんので、予めご了承ください。●定期購読お申し込み時にメールアドレスをご登録いただいた方には、補償終了前に当プレゼント保険の引受会社であるau損害保険株式会社（info@info.au-sonpo.co.jp）より補償終了のお知らせをお送りします。あらかじめご了承ください。

保険・補償内容に関するお問い合わせはこちら

au 損保カスタマーセンター
フリーコール 0800-700-0600 通話料無料
受付時間／9:00 ～18:00（年末年始を除く）
引受保険会社：au損害保険株式会社　B19D310434(2002)

自転車ロードサービスに関するお問い合わせ先はこちら

自転車ロードサービスデスク
Free Dial 0120-907-675 通話料無料
24時間365日受付
サービス提供会社：株式会社プレステージ・コアソリューション

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

クロスバイクの代名詞《エスケープR3》はカラーもサイズも大充実！

①《エスケープR３》（ジャイアント/LIV共に５万2000円）は、快適性を高める扁平トップチューブとオフセットシートステー採用の軽量フレームに、700×30Cタイヤ、エルゴグリップ、クッション性の高いサドル（ユニクリップ仕様）などの採用で快適性を高めている。重量：10.7kg。カラー：全５色。一方の、女性専用LIV版②《R３W》は、トップチューブとシートチューブを全サイズで５㎜ずつ短く、サドルも女性仕様とすることでさらに乗りやすく快適に。カラー：全４色。①・②共に身長140㎝でも乗れるXXSサイズから展開。


レッドオレンジ


サンバーストイエロー


ホワイト


ブルー


ブラックトーン

「新しい生活様式」でクロスバイク人気が再燃。〈ジャイアント／LIV〉の2021早期モデル一挙登場！

㊂ジャイアント　☎044-738-2200


ミント

LIVの《R3W》はフレームはもちろんパーツもカラーリングも女性仕様だ。


クラシックブルー


ブラウン



走りのキレと軽さに自信の《クロスター》はエントリーカテゴリー最軽量クラス！

スポーティなルックスの軽量クロスバイク《クロスター》（５万6000円）。２×８速、アルミフォークなどにより５万円台では異例の9.9kgを実現し、エルゴグリップと新採用の30Cタイヤで快適性も向上。日々の街乗りでもキレのある走りを追求するアーバンなサイクリストにピッタリだ。カラー：ブラック（写真）、スカイブルー、ホワイトの全３色。


ブルー×ダークシルバー

「エスケープR3」のディスクブレーキ版！《エスケープRディスク》

《エスケープRディスク》（６万1000円）は制動力とコントロール性に優れ、雨天時でも安定性が高い油圧ディスクブレーキを採用。通勤通学も週末サイクリングも安心で快適。


マットダークシルバー


フォレストグリーン


パールホワイト


マットチャコール

《エスケープ RW ディスク》待望のLIV版が新登場！

女性こそ安心で快適なディスクブレーキを。（６万1000円）全３色。フォレストグリーンはジャイアント、LIV共通のペアカラー。

物欲ナビゲーター

JITE ジテもの MONO

NEW-PRODUCTS

2020 August



〈コラテック〉の日本オリジナルモデルが限定生産で復活

《CT-ROAD》（８万9000円）が限定生産で復活。テーパードヘッドチューブやチェーンのステー干渉を防ぐLPCテクノロジーを筆頭に、カーボンフォークやラウンドトップチューブ等が振動吸収性を高めている。㊞グロープライド　☎042-479-7756



《ディアマンテSV》に限定カラーのリフレクションが登場

〈バッソ〉の《ディアマンテSV》（52万8000円／ディスクブレーキ、49万8000円／リムブレーキ）の限定カラーであるリフレクションは、真珠のように輝く特殊塗装だ。
㊞ジョブインターナショナル　☎06-6368-9910



名アルミCXレーサーがモデルチェンジ！

〈キャノンデール〉の《キャードX》（11万5000円）は、「スーパーX」ゆずりのジオメトリを採用しつつ、最大37㎜のタイヤ幅やラックマウントなどの拡張性も併せ持ち、通勤やグラベルライドにも活躍する。
㊞キャノンデール・ジャパン　☎06-6330-1801



軽量かつ堅牢を実現すべく、フルリジッドにこだわったMTB

〈GT〉《アグレッサーリジッド》（５万1800円）は、日本オリジナルとなるリジッドフォークMTB。高強度フレームにはフローティングトリプルトライアングルを採用する。
㊞ライトウェイプロダクツジャパン　☎03-5950-6002



求めやすい価格とは裏腹の〈スペシャライズド〉の本格トレイルバイク

《ロックホッパーエキスパート29》（11万5000円）は、効率性と走行安定性が高いアルミフレームに、油圧ディスクブレーキ、チューブレスレディホイールなど選りすぐりのパーツを搭載する。
㊞スペシャライズド・ジャパン　☎046-297-4370



有害物質やアレルギー物質をナノファイバーでカットする

排気ガスに含まれる有害物質や花粉などのアレルギー物質を、ナノファイバーでカットするプロテクションスカーフが〈HAD〉の《Xフィルター》（4800円）。サイズはフリーで全３色が用意される。
㊞東京サンエス　☎03-3834-2041



強烈な紫外線から目を守りつつ、走りを妨げない工夫も

〈ルディプロジェクト〉の《トラリクスガード》（２万円）に装着されているクリアレンズは、米国規格や欧州規格における紫外線透過率の基準をクリア。曇り止めコーティングが施される。
㊞ボディウム　☎0742-64-3555



水着にも使われるUV素材を使用した3D立体マスク

優れた吸水速乾性と伸縮性で、フィットしつつも耳が痛くならない《３Dスポーツマスク》（1960円／２枚）が〈バレット〉から登場。顔の大部分をカバーすることでUVカット機能も備え、ファッションアイテムとしても。㊞バレット　☎03-6657-8010

※表示価格は全て税抜



トレーニングやフィットネスに最適な高機能アパレル

〈マヴィック〉の《コスミックプログラフィックジャージ》（1万3500円）は、スリムフィットが空力に優れたラインを作り、背部は伸縮性シリコンテープにより快適かつしっかりとホールドする。
問マヴィックジャパン　☎03-5326-3175



空力に優れたスピードレース用のワンピース

〈ビオレーサー〉から、スピードレース用の《エピックロードレースワンピースSC-CAMO》（2万8900円）が登場。ロードはもちろん、TTやシクロクロスまで幅広く対応する。
問クランノート　☎050-1745-7077



最速ライドのためにデザインされた軽量で空力に優れた一着

スムーズな生地とテクスチャー生地を組み合わせるなど〈ラファ〉が培った技術の全てを注ぎ込み、同社史上最速をうたう《プロチームエアロジャージ》（2万4500円・税込）が誕生した。
問ラファジャパン　☎03-6434-9447



〈バーン〉の人気ヘルメットがアップグレード

「メーコン」が15%の軽量化と15%の強度アップを果たし、《同2.0》（9800円）としてアップグレード。従来品のスタイリッシュさをより強調した仕上がりで、都市部でも使いやすいフォルムが特徴だ。
問ワイティーエス　☎03-6415-6818



着やすくてしかも丈夫な、高バランスの一着

スーツに見える作業着で評判の〈オアシススタイルウェア〉から登場した《テーラードライトジャケット》（1万6000円）は、裏地がなく通気性の良いデザインで、軽さに加えて伸縮性も高い。
問オアシススタイルウェア　☎03-6365-0492



頭部を快適に保つ〈セブンITA〉のキャップ

〈セブンITA〉の《GT-７RZサマーキャップ》（3900円）は、ジャージ同様の夏用ポリエステル素材を使用。通気性や透湿性に優れ、ヘルメットの下にかぶってもその機能は損なわれない。問セブン・バイシクル　☎03-6382-6782

振動吸収性の高さが光る〈パールイズミ〉のグローブ

ロングライドの定番①《アンバウンドグローブ》（4000円）と、クッション性の高い②《メガグローブ》（4500円）がリリースされた。①はシンプルなデザインで、２層構造パッドがストレスを軽減。②は極厚パッドと親指股パッドを搭載し、ビギナーも安心して使える。
問パールイズミ　☎03-3633-7556



①



②



クラシックなデザインと最新の技術が融合

〈マヴィック〉の長い歴史を祝し、《クラシック レザー》（４万5000円）が数量限定でリリースされた。レザーアッパーとシューレースを用いたクラシックなデザインと、カーボンソールなど最新の技術が融合。問マヴィックジャパン　☎03-5326-3175

・物欲ナビゲーター・

JITE MONO

ジテもの

NEW-PRODUCTS

・2020・
August



6つのマウントを備えたMTB向けカーボンリジッドフォーク

〈エンヴィ〉よりMTB向けカーボンリジッドフォーク《マウンテンフォーク29ブースト》（7万9800円）が発表。ブースト規格への対応に加え、ボトルケージやラックに使用可能なマウントが6つ追加されている。問ダイアテック　☎075-644-7776



変速用パドルでドロッパーシートポストを操作する

〈スラム〉の《フォース ドロッパー操作付き油圧ディスクブレーキレバー》（3万9100円）は、1Xで不要となるブレーキレバーの内部ラチェットを利用し、変速用パドルでドロッパーシートポストを操作する。問インターマックス　☎055-287-9880



〈トピーク〉の濡れや汚れに強い防水仕様のサドルバッグ

《ウェッジドライバッグ》（3200円／S※ストラップマウント～4300円／L※クイッククリック）は、跳ね上げによる濡れや汚れに強い防水仕様。2種の着脱システムが用意される。
問マルイ　☎078-451-2742



9色のカラー展開には、カスタマイズに最適な中間色も

〈エルゴン〉のエンデューロレース向けグリップ《GE 1エヴォ》（4300円）は、適度なクッション性と握りやすさからXCのライダーにも人気。このアイテムに新色が増え、9色ものカラー展開に。
問マルイ　☎078-451-2742



〈KCNC〉のプレミアムペダルに、新色のレッドが追加

《クリップレスプラットフォームペダル》（9800円）に、新色のレッドが追加。片面がフラット、片面がビンディングのペダルは、同社のCNC削り出し加工によって326g（ペア）という軽さに。
問ライトウェイプロダクツジャパン　☎03-5950-6002





かぶせるだけで靴を守るシリコン製シューズカバー

〈エール〉の《クツCAP》（1480円／M、1580円／L）は、雨や泥から靴を守るシリコン製シューズカバー。靴を履いたままかぶせるだけだから、サイクリングのみならず通勤や通学にも重宝する。
問野口商会　☎048-988-1861

愛車に合った色を、豊富なカラーバリエーションから選択

全5色とカラーバリエーションが豊富なフラットペダル①《PD-EF202》（4054円）と②《PD-EF205》（4543円）が〈シマノ〉より発表された。共に上位グレードに匹敵する丈夫なペダル軸を採用する。
問シマノ自転車お客様相談窓口　☎0570-031961（ナビダイヤル）



※表示価格は全て税抜

グラベルでの安定感を保ちつつ空気抵抗も低減

〈3T〉の《エアロギアイアLTD》（4万円）は、グラベルで抜群の安定感をもたらすフレア形状を採用し、ブラケットの取付部はダンシングに快適な垂直に形成。高速化するレースも考慮し、そこに空気抵抗を減らすトップ部を組み合わせた。
問あさひ　www.cb-asahi.co.jp





軽量なTPU製の自転車チューブが〈レボループ〉から

軽くてパンクがしにくく、ラテックスのような乗り心地も得られるTPU（熱可塑性ポリウレタン）製のロードバイク用チューブ《レースチューブ》（2800円）が登場。修理には専用のパッチを使用する。
問トライスポーツ　☎078-846-5846



中空クロームピンを採用した12速用軽量チェーン

2002年に台湾で創業した〈PYC〉より、シマノとスラムの12速に対応した《P1201》（1万5000円／ブラック、1万3000円／ゴールド、1万円／シルバー）が発売。耐久性の高い中空クロームピンを採用する。問東商会　☎048-250-5213



タイヤ2本とインナーチューブ2本がお得なセットに

定評のある〈ヴィットリア〉「ルビノプロ」のタンサイドウォールカラーが、タイヤ2本とインナーチューブ2本がセットになった《同ツインパック》（7900円）として限定でリリースされた。
問ブイ・ティー・ジェイ　☎052-851-0221



「ジーワン」シリーズ中、最もオフロードに向いた一本

〈シュワルベ〉の《ジーワンウルトラバイト》（9800円／エヴォリューションライン、6800円〜／パフォーマンスライン）がリリース。オフロードに特化しつつ、舗装路での転がりも良好。
問ピーアールインターナショナル　☎052-774-8756



主要パーツをカーボンとした生粋のレーサーモデル

〈ストライダー〉の生粋のレーサーモデルが《ST-R》（9万1000円）。主要パーツは全てカーボンというこのモデルに、新色となるエクスポーズドカーボンウェイブ×イエローが登場した。
問STRIDER JAPAN　☎03-5305-6895

28㎜タイヤで最速となる〈ジップ〉のルーキー

〈ジップ〉の《303Sチューブレスディスク》（14万1800円）は28㎜タイヤで最速となるよう、新しいリムプロファイルとデザインを採用。50㎜幅までのグラベルタイヤにもフィットし、汎用性も獲得したパフォーマンスも魅力だ。
問インターマックス　☎055-287-9880



AUGUST 2020

PRESENT

-今月のプレゼント-

応募用
QRコード
はこちら

1



オンロードメインに最適
マキシスのグラベルタイヤ

1人

マキシスから、グラベルロード用タイヤ『リフューズ』（税抜１本8500円）の700×40Ｃを２本セットで１人に。チューブレスレディにダイヤ目のトレッドパターンで、オンロードでの走りは極上だが、軽いオフロードも十分にこなせる。グラベルロードのふだん使いには最適なタイヤ。

問マルイ　☎078-451-2742

2



コンパクトなボディに16機能
ボンドガールの秘密アイテム

1人

「女性でも持ち運べるコンパクトなマルチツールが欲しい」という発想から生まれた『BGスパイギアBGSG01』（税抜2273円）を１人に。長さ６㎝、40ｇの中にドライバー、ナイフ、ネイルやすり、SIMピン、スマホスタンドなど、16機能を備えている。BGはボンドガールの略。

問サイバーダイン　☎03-3202-2518

3



ビブラムソールで歩きやすい
ジロのSPDシューズ

3人

SPDシューズ『ジロ・ランブルVR』（税抜１万2800円）の限定カラー、Ⓐオールブラック（サイズ43）、Ⓑグレー（サイズ42）、Ⓒグレーターコイズ（サイズ41）を各１人に。限定カラーモデルはシューレース２色付き。応募は希望カラーを明記のこと。

問ダイアテック　☎075-644-7776

4



ヒルクライムの強い味方
ウルフパックの超軽量チューブ

1人

ウルフパックのTPUチューブ（税抜１本4000円）を２本セットにして１人に。素材に熱可塑性ポリウレタン（TPU）を使用し、その重量はなんと１本25ｇ！　リム温度180℃までの耐熱性能なので、リムブレーキとカーボンリムの組み合わせでは注意が必要。

問トライスポーツ　☎078-846-5846

5



まだまだ必要!?
フェニチェのマスク

2人

スマホケースなどを手がけるフェニチェから、『スタイルマスク』（税抜１枚1480円～1580円）のネイビー、ブラック、グレーの３色セットで。ＬサイズとＭサイズを各１人。伸縮性の高い素材とメッシュ素材の組み合わせで、肌触りが良く息苦しさも軽減。応募は希望サイズ明記で。

問NMTジャパン　https://fenice.style/

プレゼント応募方法 ｜

QRコードから、応募サイトへアクセスし、希望するプレゼントの番号（サイズ、カラー）、住所、名前、年齢、性別、職業、電話番号を明記のうえ、次のアンケートにお答えください。A＝今号で面白かった記事を順に3つ（右記から企画番号で回答）とその理由　B＝今号でつまらなかった記事を順に3つとその理由　C＝本誌購読歴　①初めて　②～1年　③～3年　④それ以上　D＝月間走行距離　①100km未満　②100～300km　③300～500km　④500～800km　⑤それ以上　E＝最近体験した、聞いた、笑える話、悲しい話、気になることなど何でもOK！　※Eは読者コーナー、ホームページに掲載することがあります。ペンネーム希望者は明記ください。このページにあるQRコードからも応募できます。締め切りは2020年7月15日必着。当選通知は発送をもって代えます。

あて先 ｜

〒104-8488　八重洲出版 サイクルスポーツ編集部　「８月号プレゼント」係

企画番号 ｜

①新城幸也、別府史之　②トレック・エモンダSLR　③ライド前5分点検と洗車のしかた　④ミシュラン・パワーロード　⑤新しい新幹線輪行様式　⑥はじめようアウトドア自転車メシ　⑦これが新世代のグラベル遊びだ!　⑧スペシャライズド・ディヴァージュ　⑨NEW MODEL IMPRESSION　⑩CS GEAR CHANGE　⑪新連載!　イザベル・ド・モヘジ王女の東方輪界見聞録　⑫僕の細道　⑬カブラボ　⑭物欲グッズをトライ&ジャッジ!　⑮e-Cycle Sports　⑯CS EYES　⑰自転車よもやま社会学　⑱アレ!　アレ!　ユキヤ　⑲橋本英也の3足のわらじ　⑳Road to Tokyo 2020　㉑CYCLE RACE TOPICS　㉒レース&イベントガイド　㉓インフォメーション&ニュース　㉔編集後記　㉕サイスポのお試し　㉖ジテもの　㉗プレゼント